Tu 104 w WARSZAWIE

NR 32 (266)
5 SIERPNIA 1956
ROK WYDANIA XII
CENA 70 GR



Skrzydlata POLSKA

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1956

TEGOROCZNE Święto Lotnictwa obchodzone będzie szczególnie uroczyście. Ogólnopolski Komitet Obchodu Święta Lotnictwa, w skład którego wchodzą: dowódca Wojsk Lotniczych gen. broni Jan Turkiel, prezes ZG LPŻ gen. bryg. Józef Turski, przedstawiciel KC PZPR tow. Majchrzak, sekretarz ZG ZMP tow. Szydlak i przedstawiciel ZLC mgr inż. Minorski opracował już plan uroczystości, przewidujący m. in., że centralne pokazy lotnicze z okazji Święta Lotnictwa odbędą się w Warszawie na Okęciu w dniu 26 sierpnia br. Udział w nich wezmą sportowi piloci szybowcowi i samolotowi, piloci wojskowi oraz spadochroniarze. W tym samym dniu odbędą się również pokazy w Białymstoku, Bielsku, Bydgoszczy, Gdańsku, Grudziądzu, Krakowie, Krośnie, Lublinie, Mielcu, Olsztynie, Poznaniu, Słupsku, Stalinogrodzie i Wrocławiu. Pokazy w Inowrocławiu, Ligocie Dolnej, Kielcach, Łodzi, Nowym Targu, Ostrowie Wlkp., Rzeszowie i Szczecinie odbędą się w dniu 2 września.

Program obchodu Święta Lotnictwa przewiduje ponadto akademię centralną w Warszawie w Sali Kongresowej PKiN w dniu 23 sierpnia, wystawę sprzętu lotniczego na lotnisku Okęcie, wystawę na placu przed PKiN oraz szereg imprez rozrywkowych. Na terenie całego kraju oprócz spotkań z pilotami wojskowymi i sportowymi, festynów lotniczych i innych imprez rozrywkowych, odbędą się lądowania samolotów i szybowców w PGR-ach, spółdzielniach produkcyjnych i innych miejscowościach.

Śmigłowcem SM-1 do Warszawy



PIERWSZY przelot do Warszawy na śmigłowcu polskiej produkcji SM-1 wykonał w dniu 26 lipca br. pilot Ryszard Kosioł — uczestnik kursu dla pilotów doświadczalnych i instruktorów śmigłowcowych. Kurs ten trwał od 26 czerwca do 28 lipca br. W tym czasie każdy z pilotów wylatał samodzielnie około 12 godzin.

III SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

OSTATNIO zapadła decyzja przeprowadzenia III Spadochronowych Mistrzostw Polski, które odbędą się w dniach od 5 do 19 września 1956 r. na lotnisku Aeroklubu Krakowskiego. Regulamin przewiduje rozegranie czterech konkurencji: skok z 600 m, skok z 1 500 m z opóźnieniem 20 sekund, skok grupowy z 1 000 m i skok 2 200 m z opóźnieniem 30 sekund. Uczestników zgłaszają ZW LPŻ po uprzednich eliminacjach wojewódzkich. Ilość zawodników z każdego województwa została ograniczona do czterech osób, w tym jedna kobieta.

JAN NAGÓRSKI gościem radzieckich lotników polarnych

Inż. Jan Nagórski, członek Lotniczej Komisji Historycznej APRL, pierwszy w świecie pilot, który dokonał kilku lotów na samolocie w Arktyce, przybył wraz małżonką do Moskwy na zaproszenie Zarządu Lotnictwa Podbiegunowego ZSRR.

Na lotnisku we Wnukowie nestora lotnictwą polskiego powitali: kierownik Lotnictwa Podbiegunowego — M. Morosanow, wybitni lotnicy polarni — B. Czuchnowski, M. Wodopianow, A. Aleksiejewa i inni.

A oto co pisze Agencja TASS o naszym rodaku:

Jan Nagórski dobrze jest znany w Związku Radzieckim jako pionier lotnictwa podbiegunowego. W czerwcu 1914 r. nieustraszony lotnik polski kilka razy odbywał rejsy powietrzne z wyspy Nowa Ziemia w poszukiwaniu wypraw słynnych rosyjskich badaczy polarnych — Siedowa, Brusiłowa i Rusanowa. Wówczas to Nagórski wypowiedział śmiałą myśl, że do Bieguna Północnego można będzie dotrzeć na samolocie, co w latach następnych wspaniale zrealizowali lotnicy radzieccy.

Wszystkie podstawowe prace uczonych radzieckich o Arktyce wspominają o wspaniałym wyczynie polskiego lotnika. Imieniem Nagórskiego nazwano stację polarną na jednej z wysp Archipelagu Ziemia Franciszka Józefa, dokąd kilkakrotnie usiłował dotrzeć startując z Nowej Ziemi na samolocie z silnikiem o mocy zaledwie 100 KM.

SM-1 dla lotnictwa sanitarnego

JESZCZE w roku bieżącym Centralny Zespół Lotniczy Pogotowia Ratunkowego otrzyma do swej dyspozycji śmigłowce produkcji krajowej SM-1. Posiadanie śmigłowca w dużej mierze usprawni pracę zespołu i umożliwi przewiezienie chorego bezpośrednio do szpitala, bez dodatkowej komunikacji samochodowej.

Mistrzostwa w Moskwie OTWARTE

(Korespondencja własna)

W niedzielę dnia 29 lipca o godzinie 12 na lotnisku Tuszyno pod Moskwą nastąpiło uroczyste otwarcie III Spadochronowych Mistrzostw Świata, dokonane przez wiceprezesa FAI i przewodniczącego Rady Centralnego Aeroklubu im. W. Czkałowa — S. Staryczewskiego. W części oficjalnej przemawiali również prezes FAI Silwaerst, generalny dyrektor FAI — Gillman oraz przewodniczący sekcji spadochronowej DOSAAF — Głuszkow. Po przemówieniach Spadochronowy Mistrz Świata Iwan Fedczyszyn wciągnął na maszt flagę radziecką przy dźwiękach hymnu państwowego, po czym pionierzy wręczyli zawodnikom wiązanki kwiatów. Następnie odbyła się defilada 10 drużyn biorących udział w mistrzostwach: Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, Izraela, Jugosławii, Polski, Rumunii, Stanów Zjednoczonych, Węgier i ZSRR. Po wymienieniu proporców miedzy ekipami i oficjalnym otwarciu mistrzostw nastąpiły pokazy lotnicze, w których wzięli udział radzieccy piloci samolotowi, szybowcowi i modelarze.

Pierwsza konkurencja w klasyfikacji męskiej — skok z wysokości 600 m na celność lądowania rozpoczęła się dopiero około godziny 17 na skutek silnego wiatru. Po losowaniu drużyna polska znalazła się w ostatniej kolejce, rozpoczynając skoki około godziny 19. A oto wyniki: Szwedziuk: 3,48 m i 146,5 pkt, Cierniak: 4,82 m i 145,2 pkt, Wójcik: 7,02 m i 143 pkt, Lipowczan: 13,13 m i 136,9 pkt, Lewandowski: 57,20 m i 92,8 pkt. Najlepszą celność uzyskał skoczek CSR — Krivan 1,68 m i 148,3 pkt. Po pierwszej kolejce skoków — prowadzą Polacy: 664,4 pkt, przed CSR: 660,8 pkt, ZSRR: 634,4 pkt, dalej: Bułgaria; Francja, Jugosławia, Rumunia, Węgry, USA i Izrael. Skoczkowie amerykańscy uzyskali 401,5 pkt.

Z powodu późnej pory drugą kolejkę skoków pierwszej konkurencji przełożono na poniedziałek 30 lipca godzina 8 rano.



Plakat A. Kokorekina wydany w Moskwie z okazji III Spad. MŚ

DWA REKORDY SZYBOWNIKOW OSTROWIA

HENRYK ZYDORCZAK wykonał w dniu 19 lipca br. na szybowcu „Bocian" (pasażer Grzeszczyk) przelot po trójkącie o obwodzie 319 km na trasie Ostrów — Inowrocław — Poznań — Ostrów. Uzyskaną prędkością przelotową 57,21 km/h poprawił on swój rekord świata w tej kategorii o około 7 km/h.

Rekord krajowy na tym samym trójkącie w kategorii szybowców jednomiejscowych ustanowił w dniu 12 lipca br. Henryk Łuszczyński (na „Jaskółce"), osiągając prędkość przelotową 55,47 km/h. Poprzedni rekord w tej kategorii, należący do Ludwika Misieka, wynosił 43,2 km/h.

(p).

TRZY REKORDY ŚWIATA ZATWIERDZIŁA FAI POLSKIM SZYBOWNIKOM

JAK donosi ostatni biuletyn informacyjny FAI nr 96 z dnia 10 lipca br., zatwierdzone zostały trzy rekordy miedzynarodowe ustanowione przez polskich pilotów szybowcowych:

rekord w przelocie docelowo-powrotnym **Barbary Dankowskiej** wykonanym na „Jaskółce" dnia 23 maja 1956 r. na trasie Lisie Kąty — Kobylnica — Lisie Kąty — **341,9 km,**

rekord w przelocie docelowo-powrotnym **Pelagii Majewskiej,** wykonanym na „Bocianie" z pasażerką Haliną Oleksiewicz dnia 23 maja 1956 r. na tej samej trasie — **341,9 km,**

rekord w przelocie prędkościowym po trójkącie 200 km **Pelagii Majewskiej,** wykonanym na „Bocianie" z pasażerką Władysławą Adamczyk dnia 24 maja 1956 r. na trasie Lisie Kąty — Zblewo — Przepałkowo — Lisie Kąty — **66,551 km/h.**

Tu-104 w Warszawie

W dniu 24 lipca br. na warszawskim lotnisku w Babicach wylądował radziecki odrzutowy samolot pasażerski Tu-104. Został on wystawiony do zwiedzania. Samolot obejrzało ponad 100 000 mieszkańców stolicy. Ekipa w czasie swego kilkudniowego pobytu zwiedziła miasto oraz była na występach w Operze Warszawskiej i w kinie.

UWAGA CZYTELNICY

Na Święto Lotnictwa Polskiego ukaże się w dniu 19.VIII. br. specjalny numer „Skrzydlatej Polski" w objętości 32 stron

KRAKÓW ZDOBYŁ PUCHAR BAŁTYKU

W dniach 27—29 lipca w Szczecinie odbyły się drugie Ogólnopolskie Zawody o Puchar Bałtyku. Zawody rozgrywano w 3 konkurencjach: szybkie modele na uwięzi, akrobacyjne na uwięzi i redukcyjno — latające na uwięzi. Zespołowo zwyciężyła ekipa z Krakowa — 1 168,3 pkt, przed Poznaniem — 1 116,6 pkt i Łodzią — 750,2 pkt.

Indywidualnie I miejsce w kat. modeli szybkich zdobył M. Wasilewski (Wrocław) — 118,033 km/h, I miejsce w kat. modeli akrobacyjnych zajął S. Kujawa (Poznań), I miejsce w kat. modeli red.-latających zdobył A. Mystkowski (Warszawą) modelem Zlin-26. Organizacja zawodów wzorowa.

P. E.

Przed mistrzostwami FAI w małym lotnictwie

W dniu 6 sierpnia br. w Cranfield (Anglia) rozpoczną się mistrzostwa świata w kategorii **modeli z napędem mechanicznym.** Dotychczas zostały zgłoszone drużyny z następujących państw: ZSRR, Czechosłowacja, Finlandia, Anglia, Włochy, NRF, Kanada, Irlandia i Australia.

24 lipca br. w Kralupach odbyły się II kolejne eliminacje reprezentacji CSR na mistrzostwa świata FAI. W skład drużyny na zawody **modeli z napędem mechanicznym** weszli: R. Cerny, Masek, Ruzek i V. Hajek.

Skład drużyny USA na tegoroczne mistrzostwa świata przedstawia się następująco: **Modele z napędem gumowym** — C. Montplaisir, J. Kolb, J. Bilgrii, H. Kothe. **Modele z napędem mechanicznym** — B. Hartill, L. Conover, D. Sladek, W. Huffman. **Modele szybowców** — B. Hartill, B. Moulton, J. Bilgrii, C. Hermes.

Skład drużyny W. Brytanii: **Modele z napędem gumowym** — G. Lefever (suma 5 lotów — 14 min. 24 sek.), J. O'Donnell, H. O'Donnell, H. Revell. **Modele z napędem mechanicznym** — G. Upson (suma 5 lotów — 15 min.), R. Draper, M. Gaster, D. Posner. **Modele szybowców** — G. Robert (suma 5 lotów — 14 min. 33 sek.), F. Boxall, N. Willis, R. Amor.

(W)

Wystawa samolotów sportowych w Wenecji

(Korespondencja własna)

W dniach 18—22 lipca br. odbyła się na terenie lotniska San Nicolo na Lido w Wenecji (Włochy) VI Międzynarodowa Wystawa Samolotów Sportowych, organizowana corocznie przez miejscowy Aeroklub im. G. Amillatto. Sprawozdanie z wystawy oraz pokazów lotniczych, które miały miejsce w niedzielę (22.VII) na zakończenie imprezy, podamy w jednym z najbliższych numerów „Skrzydlatej Polski".

J. Ś.



Wenecja — z lotu ptaka

AKTUALNOŚCI ● AKTUALNOŚCI ● AKTUALNOŚCI ● AKTUALNOŚCI



z Szybownikami we Francji

JERZY R. KONIECZNY

Korespondencja własna

Wyjazdy z opóźnieniem

HISTORIA wyprawy naszej ekipy do Francji na szóste z kolei (jak to uznali w Saint Yan Francuzi) Szybowcowe Mistrzostwa Świata nie może zamknąć się relacją jednego człowieka, a będzie wtedy tylko pełna, jeżeli każdy z jej uczestników dołoży skromną chciaż cegiełkę swych bogatych wspomnień, wrażeń i obserwacji z tej wielkiej imprezy, która w historii naszego szybownictwa odegrała niemałą rolę, przynosząc nam nienotowany dotychczas sukces w tej dziedzinie sportu lotniczego.

Było nas z Polski na mistrzostwach we Francji razem osiemnastu. Czternaście osób liczyła ekipa, która — aby się mogło stać zadość tradycji przyjętej dotychczas u nas w sporcie w ogóle — wyjechała do Saint Yan prawie z sześciodniowym opóźnieniem, tj. zamiast w sobotę 16 czerwca — dopiero w piątek 22 czerwca br. Od razu było wiadomo, że na trening na miejscu zawodów pozostanie naszym pilotom zaledwie dwa dni. Zmiany osobowe w ekipie po jeleniogórskich mistrzostwach miały oczywiście swój zasadniczy wpływ na opóźnienie wyjazdu, zarówno w załatwieniu formalności paszportowych jak i w uzyskaniu we właściwym czasie wiz wjazdowych do Francji i tranzytowych przez Czechosłowację, Austrię i Szwajcarię. Piloci zamiast lecieć do Francji samolotem (z wyjątkiem Góry, który „nie znosi" podróży powietrznej i zdecydował się od razu na przejazd samochodem) musieli — tracąc bilety lotnicze — wracać z Warszawy do Bielska i „dosiąść" Lublinów, co nie mogło pozostać bez wpływu na ich kondycję, gdyż podróż samochodami przewidziano na 5 dni.

Rodziła się więc podróż „w bólach", ale doszła do skutku i przebiegła pomyślnie. Była raczej pełna wrażeń dla jej uczestników. (Ale o tym napisze obszerniej oddzielnie ktoś z czternastoosobowej grupy).

W poniedziałek 25 czerwca odleciał do Francji samolotem mgr inż. Bojanowski, którego na mistrzostwa delegował w charakterze obserwatora Instytut Lotnictwa. Dnia następnego rano poleciał przez Pragę do Francji red. Kieraga ze „Sztandaru Młodych". Ja wyjeżdżałem jako ostatni wraz z przedstawicielem „Motoimportu" — Krawczykiem, w środę 27 czerwca. Opóźnienia stały się jakąś przysłowiową złą passą: samolot „Lotu", którym leciałem do Francji, opóźnił swój start z Okęcia



CHAMPIONNATS DU MONDE DE VOL A VOILE

25 JUIN AU 13 JUILLET 1956 — SAINT-YAN (SAONE-ET-LOIRE)

TÉLÉPHONE : 389 A PARAY-LE-MONIAL (SAONE-ET-LOIRE)

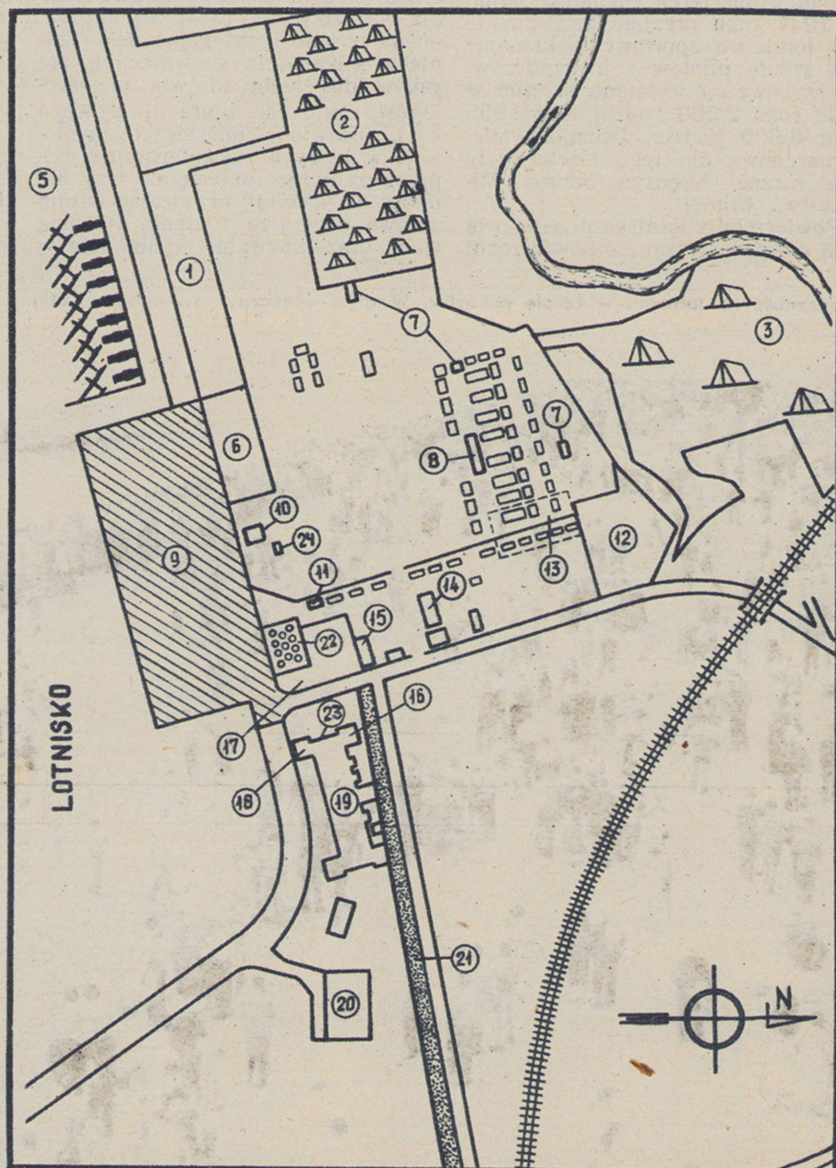
Serdeczne pozdrowienia dla wszystkich czytelników Skrzydlatej Polski oraz sympatyków sportu szybowcowego przesyła z St. Yan

[podpis]

St. Yan 13.07.56 r.

o około godzinę i lądował na paryskim lotnisku w Le Bourget wcale nie według planowanego rozkładu lotów, a samolot „Air France" — Super Constellation, który uniósł mnie z drugiego lotniska Paryż-Orly w dalszą drogę do Lionu, odleciał z przeszło trzygodzinnym opóźnieniem. W sumie przyjechałem z Lionu do Saint Yan koleją dopiero na drugi dzień (28 czerwca) późnym wieczorem, kiedy małe miasteczko, a raczej osada (licząca nie więcej jak 800 mieszkańców) żyło już pełnym blaskiem mistrzostw, o czym mówiły w pierwszym rzędzie przepełnione do ostatniego miejsca 2 hotele, zazwyczaj narzekające na brak gości. W jednym z nich znalazłem zakwaterowanie wraz z red. Kieragą, który zadomowił się tu o dzień wcześniej.

W tym samym czasie, jak się później dowiedziałem, zawodnicy wszystkich przybyłych na mistrzostwa ekip wraz ze swymi kierownikami brali udział w bankiecie wydanym na cześć gości zagranicznych przez sekretarza generalnego FAI pana Gilman'a.



Szkic sytuacyjny lotniska w Saint Yan. 1 — parking samochodów dla ekip, 2 — miasteczko namiotów dla uczestników mistrzostw, 3 — obozowisko campingowe dla turystów, obserwatorów i dziennikarzy, 5 — wozy transportowe i szybowce, 6 — miejsce dla wystaw, 7 — ubikacje, umywalnie, 8 — stacja meteo, 9 — miejsce dla publiczności, 10 — wieża kontroli lotniska, 11 — biuro prasowe, 12 — parking samochodowy, 13 — restauracja, 14 — garaże, 15 — biuro administracji mistrzostw, 16 — sala odpraw w hangarze, 17 — postój dla samochodów biura mistrzostw — 18 — biuro kierownictwa mistrzostw, 19 — warsztaty, 20 — hangary, 21 — postój dla samochodów publiczności, 22 — kiosk z napojami, 23 — tablica wyników, 24 — radar.

Treningowe loty i „rekord świata" Gorzelaka

WIĘKSZOŚĆ ekip zagranicznych przybyła do Saint Yan w dniach 23 — 24 czerwca, wykorzystując czas do otwarcia mistrzostw na loty treningowe i zapoznanie się z rejonem lotniska. Było to ważne szczególnie dla tych pilotów, którzy startowali na wypożyczonym (naturalnie za opłatą) sprzęcie francuskim: „Breguet-901s" i „Air-102s".

Czechosłowacy, jadąc na zawody do Francji przez Niemcy zachodnie, rozbili w drodze „Blanika". Szybowiec został natychmiast wycofany z powrotem do kraju. W kilka dni potem pilot Wacław Pikrt przyholował za „Aero-45" do miejsca mistrzostw nowy szybowiec.

Większość zawodników wykonywała na treningu loty po trasie trójkąta 100, 200, a także 300 km. Niektóre rezultaty pretendują nawet do rekordów narodowych, chociaż nie były one wcale nadzwyczajne. Anglicy Goodhart i Frank przelecieli na dwumiejscówce T-42 B trójkąt 100 km z prędkością 36,7 km/h. Ames „siedział" w powietrzu na „Breguecie" około 8,5 godziny, co ma być rekordem długotrwałości lotu Kanady. Dommisse ustanowił na jednej z tras trójkątnych rekord Południowej Afryki. Francuzi Rousselet i Trubert wpisali do tabeli rekordów swego kraju prędkość 51,3 km/h uzyskaną na trasie trójkąta 200 km. Anglik Wills przeleciał trójkąt 205 km w czasie 3 h 58'. Zbliżone do

cd na str. 4

cd ze str. 3

tych wyników loty odbywał także na „Meteorze" Saradic. Niemiec Wiethüchter wybrał się na przelot po trójkącie 300 km, ale zmuszony był lądować na trzecim boku na 20 km przed celem. Czasy po około 4 h 49' na trójkącie 200 km osiągnęli także na swych „Skylark'ach III" Toutenhoofd i Koch. Wyniki te mają być rekordami Holandii.

Nasza ekipa przyjechała do Saint Yan we wtorek 26 czerwca, nie narzekając specjalnie na trudy długiej podróży samochodowej. W ciągu dwóch następnych dni piloci nasi odbyli kilka lotów zapoznawczych.

Zarówno Góra jak i Gorzelak zbadali również trasy trójkątne 100 i 200 km. W przeddzień otwarcia mistrzostw, 28 czerwca, Gorzelak przeleciał trójkąt 200 km w czasie około 3 godzin, czym zwrócił na siebie uwagę ekip zagranicznych. Był to bowiem najlepszy rezultat osiągnięty na treningu przed zawodami na tej trasie. Niektóre gazety francuskie, a m. in. dziennik „Dauphine Libere" ukazujący się w nakładzie 800 000 egz. (przeprowadził specjalny wywiad z Polakiem) zagalopowały się tak daleko, że przyniosły w dniu następnym rewelacyjną wiadomość o pobiciu przez Polaka rekordu świata.



Spotkanie na lotnisku. Drugi z lewej — Janica, trzeci — konsul PRL w Lionie Polak, piąty — inż. Bojanowski, czwarty i siódmy — Polacy z Francji, którzy odwiedzili w tym dniu naszą ekipę.

Teren mistrzostw — lotnisko w Saint Yan

MIASTECZKO Saint Yan, położone na skrzyżowaniu dróg zbiegających się z Digoin-Paray-le-Monial i Marcigny znajduje się w odległości około 60 km na północny wschód od znanego w całej Francji miasta wczasowo-kuracyjnego Vichy, słynnego m. in. także z tego, że w czasie ostatniej wojny mieściła się tam siedziba rządu francuskiego marszałka Petain.

Położone nad rzeczką Arconce, która wpada dalej do Loary, nie wyróżnia się niczym od innych tego typu miejscowości francuskich, poza tym, że posiada duże lotnisko, które jest siedzibą Centralnej Szkoły Pilotów.

Do lotniska znajdującego się około 1 kilometra od Saint Yan prowadzą od szosy dwie drogi: jedna wjazdowa, druga wyjazdowa. Ta pierwsza udekorowana była flagami państw biorących udział w mistrzostwach.

Lotnisko założone zostało w 1938 roku przez francuskie lotnictwo wojskowe. W czasie ostatniej wojny użytkowała je hitlerowska Luftwaffe, rozbudowując teren i pomieszczenia. W 1947 roku przejęło je z powrotem lotnictwo sportowe, zakładając tam szkołę pilotów i instruktorów. Na szybowcach wylatano na nim w 1948 roku 2 500 godzin, a w 1955 roku 6 600 godzin. Premierą międzynarodową dla tego terenu były zeszłoroczne Międzynarodowe Mistrzostwa Francji.

Powierzchnia lotniska przedstawia sobą dużą płaszczyznę o powierzchni 250 hektarów. Znajdują się na nim cztery hangary, liczne zabudowania administracyjne i gospodarcze, warsztaty, park i garaże samochodowe oraz czteropiętrowa wieża kontrolna posiadająca wszelkie urządzenia do kierowania ruchem na lotnisku, włącznie z radiem. Obok wieży znajduje się w ogrodzeniu ruchoma litera T, zsynchronizowana automatycznie z ruchem umieszczonego na wieży wiatrowskazu. Lotnisko posiada stałe urządzenia świetlne do lotów nocnych, umożliwiające starty i lądowanie na różne kierunki. Maksymalna długość pola wzlotów dochodzi do 2 km. Cały teren lotniska okolony jest wokół bitą, asfaltową lub żwirową drogą. Najbliższy jego rejon jest płaski ze wszystkich stron. Dopiero na południu zaraz za rzeką Loarą, na wschodzie i północno-zachodzie w odległości jakichś 5—6 km i parę kilometrów dalej w innych kierunkach zaczyna się teren falisty o dość dużej różnicy wzniesień, wahającej się w granicach 300 — 600 m wysokości.

Na okres mistrzostw sprowadzono dla potrzeb meteo radar, wybudowano na terenie przylegającym do lotniska kilkanaście drewnianych baraków (dla służby zdrowia, meteorologów, potrzeb biura prasowego itp.), ustawiono miasteczko namiotów, w których zakwaterowano ekipy zagraniczne (przeciętnie trzy namioty dla każdej), urządzając w nim polowe prysznice z ciepłą i zimną wodą oraz umywalnie i ubikacje w drewnianych domkach. Namioty nie były zbyt wygodne — wypalone słońcem i często dziurawe, a niektóre z nich z łatwością przepuszczały deszcz (np. jeden z namiotów ekipy polskiej), zalewając dosłownie wodą swych lokatorów. Na wozy transportowe wraz z samochodami przeznaczono miejsce wzdłuż drogi przylegającej do północnej strony lotniska, umieszczając ekipy w kolejności alfabetycznej. Polacy mieli za sąsiadów Szwedów i Holendrów. (Rozkład pomieszczeń i zabudowy rejonu lotniska w czasie mistrzostw ilustruje załączony rysunek).

O konferencji prasowej i reklamie naszych szybowców

PIĄTEK 29 czerwca przeznaczono na oficjalne otwarcie Szybowcowych Mistrzostw Świata. Już z samego rana na lotnisku pojawili się jako pierwsi dziennikarze francuscy i zagraniczni, którzy na ten dzień przybyli w ilości około 100 osób. O godzinie 10.30 w Salle de Briefing — jak nazywali to Francuzi — tj. w hangarze (przylegającym do biura kierownictwa mistrzostw) przystosowanym na okres zawodów jako sala odpraw dla zawodników i kierowników ekip, odbyła się konferencja prasowa.

Kierownik zawodów pan M. Agesilas zapoznał na niej dziennikarzy z organizacją mistrzostw, wyrażając m. in. zadowolenie z tego, że prasa francuska stawiła się tak licznie do Saint Yan. Zazwyczaj bowiem — jak zauważył pan Agesilas — gazety francuskie stosunkowo mało piszą o sporcie lotniczym, nie znajdując w nim wdzięcznego dla siebie tematu. Aeroklub francuski miał sporo trudności przy organizowaniu zawodów, z uwagi na brak odpowiednich funduszów. Wniosek złożony u władz państwowych o przyznanie 5 000 000 franków na przeprowadzenie tej imprezy został odrzucony. „Wszystko co tu widzicie — stwierdził kierownik zawodów na konferencji — zrobiliśmy własnymi, społecznymi środkami, w czym pomogło nam także wojsko, które do prac na lotnisku delegowało żołnierzy i oficerów." Pan Agesilas prosi więc dziennikarzy o wyrozumiałość w przypadku zaobserwowania na zawodach jakichś usterek. Specjalnym autokarem umożliwiono następnie dziennikarzom obejrzenie terenu mistrzostw, wraz z wejściem na wieżę kontroli lotniska.

Ogółem w obozie mistrzostw znalazło zakwaterowanie 600 osób, w tym 350 liczą razem ekipy zagraniczne, pozostali to obsługa zawodów. Goście, obserwatorzy, dziennikarze i turyści zamieszkali w 2 hotelach w Saint Yan i częściowo w odległym o 8 km miasteczku Paray Le-Monial oraz w „campingu" nad rzeczką Arconce

Wśród wręczonych mi materiałów informacyjnych o zawodach uwagę moją specjalnie zwrócił niezwykle starannie wydany, na kredowym papierze, informator mistrzostw. Zawierał on, obok wykazu nazwisk kierownictwa i komisji sportowej oraz programu mistrzostw, pełną listę i fotografie zawodników, główne założenia regulaminu, szkic zabudowań lotniska, tabelę francuskich i międzynarodowych rekordów szybowcowych oraz historię SMS. Te ostatnie informacje wywołały u mnie pewne zdziwienie, choć nie mogę im odmówić słuszności.

Okazuje się, że Francuzi potraktowali mistrzostwa w Saint Yan już jako szóste z kolei (1 w Wasserkuppe — Niemcy 1937 r., 2 w Samedan — Szwajcaria 1948 r., 3 w Oerebro — Szwecja 1950 r., 4 w

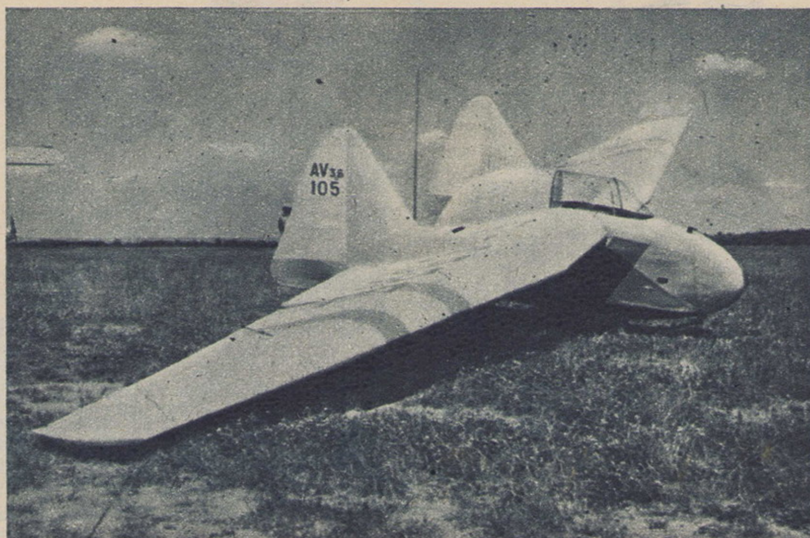
Publiczność na lotnisku w czasie pokazów. W głębi widoczny samochód „Lublin" i wóz transportowy polskiej ekipy.



Madrycie — Hiszpania 1952 r, 5 w Camphill — Anglia 1954 r.). W informatorze znalazło się również sporo reklam. Na jednym z czołowych miejsc widniała także reklama Motoimportu z „Jaskółką", „Muchą 100" i „Bocianem". Niewątpliwie bardzo słuszne pociągnięcie naszej placówki eksportowej, gdyż propaganda polskiego sprzętu lotniczego poszła tym samym na cały świat. Każda ekipa zagraniczna otrzymała bowiem po kilka takich informatorów, nie mówiąc już o dziennikarzach i obserwatorach przybyłych do Saint Yan.

Wśród wielu osób, krzątających się w tym czasie przy biurze kierownictwa zawodów, spotkałem także pana Noirtin, znanego mi z Leszna kierownika ekipy francuskiej, a pełniącego na obecnych mistrzostwach funkcję komisarza technicznego. Spotkanie było serdeczne i przyjemne, a p. Noirtin z właściwym sobie uśmiechem i swadą wspomina swój pobyt w Polsce, wyrażając szczere zadowolenie z naszego przybycia do Francji.

W czasie zwiedzania wieży kontroli lotniska zapoznaję się z Jean'em Vidal'em — dziennikarzem z „Liberation", który jest sekretarzem generalnym Aeroklubu Metalowców w Paryżu. Spotkałem jeszcze wielu innych znanych i nieznanych mi dziennikarzy francuskich i zagranicznych, ale o tym obszerniej napiszę później.



Wyżej: Popularny we Francji szybowiec bezogonowy Fauvel AV-36 demonstrowany był kilka razy publiczności podczas mistrzostw. Niżej: Przez cały czas trwania mistrzostw stacjonował na lotnisku w Saint Yan wojskowy śmigłowiec amerykański S-55.



Otwarcie mistrzostw pokazy lotnicze

PIĄTKOWE popołudnie było upalne. Słońce tu jakoś grzeje mocniej. Francuzi twierdzą, że od 80 lat nie było u nich tak pięknych dni w czerwcu. Po obiedzie w dość ciasnej jadalni, nie obliczonej — jak mi się wydaje — na te parę setek konsumentów, oczekujemy uroczystości otwarcia mistrzostw, którą z uwagi na dzień powszedni specjalnie ustalono na 15.30, aby umożliwić obejrzenie jej okolicznej ludności, dość licznie przybyłej na lotnisko z odległych nawet stąd o 50—100 km miejscowości. Nie ma w tym nic dziwnego, gdyż publiczność jest w przygniatającej większości „zmotoryzowana", dysponując motocyklami, samochodami, a w najgorszym wypadku moto-rowerami.

Na lotnisku, gdzie w kolejności alfabetycznej przeznaczono miejsca dla samochodów i wozów transportowych ekip, ustawione zostały szybowce startujące w mistrzostwach. Krótki, pobieżny nawet ich przegląd pozwala od razu ustalić najciekawsze konstrukcje. Największe zainteresowanie budzi jugosłowiański „Meteor" — szybowiec laminarny, metalowy, posiadający całkowicie chowane podwozie i płozę. Ciekawą konstrukcją jest również włoski szybowiec laminarny „Eolo", mający duże wydłużenie i usterzenie motylkowe. Zwraca uwagę również „Elfe-m" szwajcarski szybowiec laminarny, ciężki, z elastycznymi skrzydłami i stosunkowo małym usterzeniem. Z ciekawością oglądam także czechosłowackiego „Demanta", niemieckie „HKS-1" i „HKS-3", nowy węgierski szybowiec metalowy „Séről" i inne. Komfortem wykonania kabiny wyróżnia się spośród innych czechosłowacki szybowiec metalowy o profilu laminarnym „Blanik". Nasze „Jaskółki" i „Bocian" są przedmiotem zainteresowania zagranicznych fachowców, którzy oglądają je, fotografują, a nawet filmują.

Ekipy ustawiły się na placu ceremonii w półkolu, każda przy swym maszcie. W środku, udekorowane sztandarami państw biorących udział w mistrzostwach, ustawiono podium. Z tyłu za nim znajduje się 6 masztów, na które w dniu zakończenia wciągnięte zostaną flagi zwycięzców (3 pierwsze miejsca) w obydwu kategoriach.

Na uroczystość przybył minister Marynarki. Po krótkich przemówieniach nastąpiła na podium prezentacja poszczególnych drużyn (tylko kierownik ekipy i zawodnicy), podczas której grano hymn narodowy i wciągano na maszt flagę danego kraju. Jako pierwsi stanęli na podium piloci Niemieckiej Republiki Federalnej. Drużynę polską prezentowano jako 20 z kolei. Dosłownie chmara fotoreporterów i filmowców uwieczniła ją na swych filmach i taśmach. Ostatni wstąpili na podium Jugosłowianie. Mistrzowie świata z 1954 r. Francuz Pierre i Jugosłowianin Rajn zdali potem kierownikowi zawodów szarfy mistrzów.

W tym czasie kiedy minister Marynarki oglądał niektóre szybowce i rozmawiał z pilotami kilku ekip (do polskiej nie zdążył już dojść, gdyż znajdowała się ona stosunkowo daleko), do Góry podszedł Amerykanin Ivans nawiązując z nim rozmowę. Interesował się on także „Jaskółką", pytając nawet o jej cenę.

Pokazy lotnicze zakończyły oficjalną uroczystość otwarcia VI Szybowcowych Mistrzostw Świata. Oglądaliśmy na nich m. in. loty dwukadłubowego odrzutowca „SIPA-200" (silnik Turbomeca Palas konstrukcji Szydłowskiego, 150 kG ciągu statycznego, prędkość max. 400 km/h), samolotów „Tiger Moth" (220 KM), „Potez-4 D-31", „Stampe", śmigłowca amerykańskiego „S-55", szybowców Fouga CM 8-13-02 (motylek, który wg zapowiedzi speakera produkowany będzie teraz we Francji seryjnie), bezogonowca „Fauvel" AV-36, akrobacje zespołowe samolotów i skoki spadochronowe z opóźnionym otwarciem.

Te ostatnie wypadły bardzo interesująco, gdyż spadochroniarze w chwili rozpoczęcia skoku zapalali świece dymne, które przy spadaniu np. „jaskółką" znaczyły ładnie na błękicie nieba ślad spadania skoczka.

W czasie pokazów uderzyła mnie jedna rzecz. Nigdzie na lotnisku nie zauważyłem żadnych znaków ani systemu chorągiewek, jak to zawsze u nas bywa. Cały ruch szybowców i samolotów regulowany był wyłącznie z wieży kontroli. A latano długo i często.

Prawie od rana odwiedzały naszą ekipę przez cały dzień różne grupy Polaków z Francji, którzy czytali o nas w gazetach i przyjeżdżali z różnych stron, aby spotkać się z rodakami z kraju. O nich napiszę jednak później.

Zmiany w ekipach i szybowce

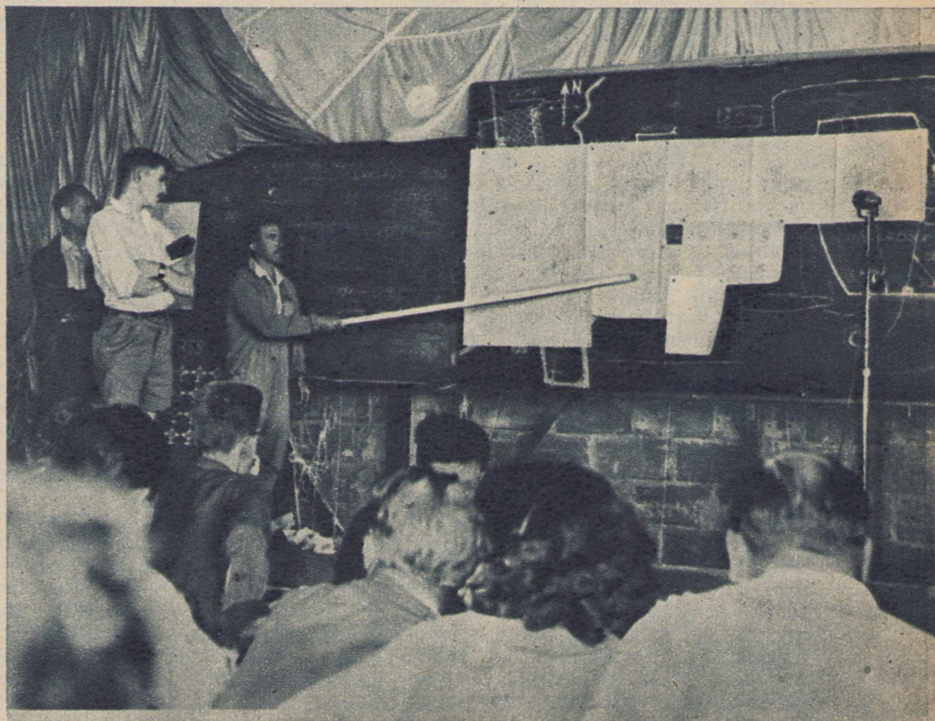
NA starcie VI Szybowcowych Mistrzostw Świata w Saint Yan stanęli reprezentanci 25 państw z Europy, Ameryki Północnej i Południowej, Afryki i Azji. Nie przybyli reprezentanci Australii i Frowein, który miał startować w barwach Saary. Zmiany w ekipach poczyniły w ostatnim momencie oprócz Polski także inne państwa. Francuzi zamienili Fonteilles'a na Lacheny'ego. Jugosłowianie przysłali zamiast Komaca na „Kosavie", Saradic'a na „Meteorze". Turcy przesunęli Arguna z jednomiejscówek na pasażera dwumiejscówek, wstawiając w kategorii pierwszej Uygum'a, zgłoszonego uprzednio w kategorii drugiej. Zmiany przeprowadzili także Włosi, Holendrzy i Hiszpanie. Ze zgłoszonych nie przybyli do Saint Yan oprócz tego Włoch Mantelli, Afrykańczyk Lasch oraz Izraelczyk Arber. Kanadyjczycy wycofali także swą dwumiejscówkę.

Ogółem więc do pierwszej konkurencji stanęło 45 pilotów w kategorii szybowców jednomiejscowych i 13 załóg (pilot + obserwator) w kategorii dwumiejscówek. Pełne drużyny (3 pilotów w obu kategoriach) wystawiło 12 następujących krajów: Austria, Argentyna, Czechosłowacja, Finlandia, Francja, Hiszpania, Jugosławia, NRF, Polska, Turcja, USA i Wielka Brytania. Po dwóch pilotów w jednomiejscówkach stanęło do mistrzostw z następujących ośmiu krajów: Belgia, Brazylia, Dania, Holandia, Kanada, Szwajcaria, Szwecja i Węgry. Po jednym pilocie w jednomiejscówkach wystawiły: Afryka Południowa, Izrael, Japonia, Nowa Zelandia i Włochy. To ostatnie państwo wystawiło oprócz tego załogę w kategorii drugiej.

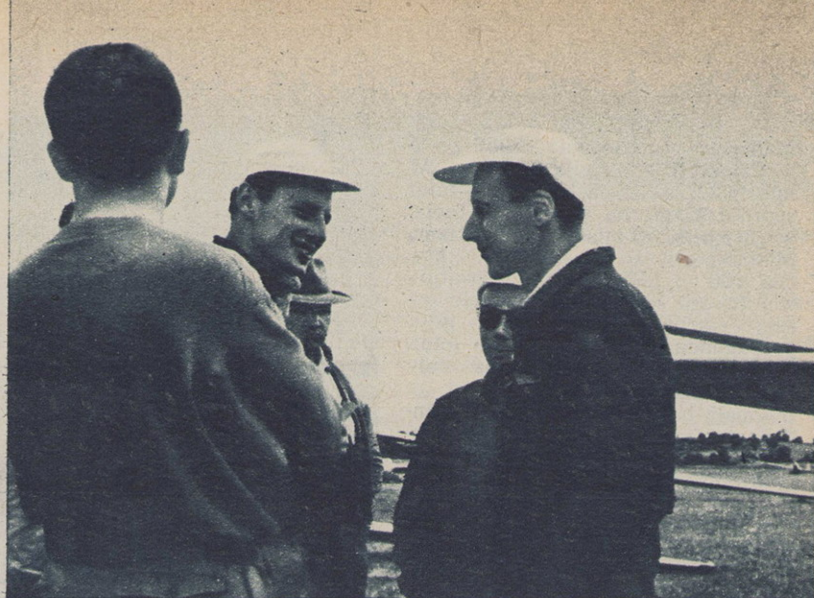
W pierwszej konkurencji mistrzostw startowało razem 58 szybowców reprezentujących 35 następujących typów: Breguet 901s,

cd na str. 6

Omawianie z zawodnikami warunków meteorologicznych przed konkurencją w „Salle de Briefing".







Groźni konkurenci na mistrzostwach dla naszej dwumiejscówki, jugosłowiańska załoga „Kosavy" — Rajn i Stepanovic, którzy rywalizując zaciecie w każdej konkurencji z Polakami, zdobyli w Saint Yan wicemistrzostwo świata.

Nowotarski i Sandauer (w białych czapeczkach) nigdy nie tracili humoru, nawet wtedy, kiedy przed startem do konkurencji niebo nad lotniskiem nie dawało do niego wcale powodu. W środku pomiędzy nimi (w okularach) widoczny częściowo Francuz Pierre.

cd ze str. 5

HKS-3, Zugvogel, HKS-1, Sky, Sky 3, Condor IV, Mg-23, Mg-19c, Air 102s, Jaskółka Z, Baros Neiva I, Geier II, Olimpia, Kranich III, Olimpia IV, Schweizer 2-25, PIK-3, Bergfalke 2, Breguet 904, Slingsby Eagle, A-08, Sérôl, Eoló, Canguro, Bocian Z., Weihe, WLM-2, Elfe m, Demant, L-13 Blanik, K-2, Orao IIc, Meteor, Kosava i Jaskółka bis (na której startował Belg Cartigny). Najliczniej reprezentowane były szybowce francuskie i angielskie: Breguet 901s (siedem), Air 102s (pięć), Sky 3 (pięć) i Sky (trzy). Oprócz Polski jeszcze kilka innych państw nie posiadało radia na swych szybowcach.

Pierwsze starty w pierwszej konkurencji

W sobotę z rana 30 czerwca powitał nas na lotnisku czysty błękit nieba. Według komunikatu meteo — nad Francją znajdują się trzy różne masy powietrza, tak, że piloci zastanawiają się jaki kierunek należy wybrać i jaką przyjąć taktykę w zapowiedzianej na dziś pierwszej konkurencji — przelocie otwartym, zwłaszcza, że z omówienia sytuacji meteorologicznej podawanej na odprawie tylko ustnie w trzech językach (francuski, angielski i niemiecki) i to w szybkim tempie — nie wszystko można było dokładnie zapamiętać. Otrzymywanie codziennych komunikatów meteo na piśmie okazało się — jak stwierdziło kierownictwo mistrzostw w odpowiedzi na liczne prośby różnych ekip — niemożliwe. Mapa synoptyczna wisiała tylko w baraku i była jedynie tam dostępna, z czego oczywiście nie wszyscy zawodnicy korzystali, z uwagi na ciągły brak czasu podyktowany — jak się później okaże — szybkim tempem rozgrywania mistrzostw.

Start jednomiejscówek zapowiedziano na godzinę 10.30, a dwumiejscówek na 11.10, faktycznie jednak dopiero o 10.49 pierwszy szybowiec poszedł w powietrze. Starty odbywają się w kierunku południowym. Nad lotniskiem nic nie wskazuje dotychczas na jakiekolwiek noszenia. Władek Janica dowcipnie zapowiada „dzień żebraka". Daleko za lotniskiem, gdzieś na północno-wschodzie pojawiają się teraz małe cumulusiki, które zaczynają tworzyć wyraźny szlaczek. Mały, niezdarny jeszcze, ale jest.

Góra startuje o 11.00, a cztery minuty później Gorzelak. Jednomiejscówki kończą start o 11.16. Po dziesięciominutowej przerwie startują dwumiejscówki. „Bocian" z Nowotarskim i Sandauerem jest w powietrzu o pół do dwunastej. Sześć minut później nie ma już na lotnisku żadnego szybowca. Dwadzieścia pracowitych „Stampów", kierowanych przez świetnych pilotów szybko, bo w ciągu pół godziny, wyholowało 58 szybowców. Obserwując starty nie trudno się domyśleć, że oparte są one o system leszniański, czemu Francuzi wcale nie zaprzeczają, twierdząc, że trzeba korzystać z dobrych przykładów.

Chociaż na południu, za Loarą, nad górkami obserwujemy powstawanie małych cumulusów, to jednak nad lotniskiem znajduje się przysłowiowa dziura. Większość szybowców po starcie odchodzi w kierunku północnym, niektóre bardziej na zachód. Szybko uciekają z rejonu lotniska, gdzie jest beznadziejnie. Znajdują jako takie warunki daleko poza nim. Jednakże Kanadajczyk Ames na „Bregueci" zmuszony jest siadać zaledwie parę minut po starcie. Ląduje też Ferrari na swym „Eolo". Obaj ponawiają start.

Nad lotniskiem jest już o 12.00 pusto. Jedynie „Blanik", „Kosava" i „Mg-19c" „żebrzą" uparcie, nie mogąc w żaden sposób oderwać się na przelot. W końcu udaje im się odejść. Za to „Eolo" siada po raz drugi i ponawia start. Na niewiele mu się to jednak przydaje. Nie może jakoś w tych słabych warunkach znaleźć dla siebie miejsca i po dłuższej „żebraninie" ląduje w odległości zaledwie 28 km od Saint Yan.

Nasi odlecieli. W ekipie narada bojowa. Kierowcy są już gotowi do odjazdu. Na dużych francuskich mapach Władek Janica wyznacza marszrutę dla „Lublinów". Posuwać się będą szosą w kierunku północnym i północno-wschodnim, meldując się w Saint Yan naszemu kierownictwu kolejno z Autun, Dijon, Langres i Chaumont. Wszystko wyrusza w drogę. Na miejscu zostaje tylko kierownik ekipy Staniewski i Janica.

Idę teraz dowiedzieć się co nowego u Czechosłowaków. Okazuje się, że radio im trochę nawala. Dwa ich samochody pojechały już na trasę. Trzeci utrzymuje łączność. Holan, jak z niej wynika, leci w kierunku północnym. Z Kumpostem nie mogą jakoś się połączyć. Dopytują Belga czy go czasem gdzieś nie widział.

Lotnisko pustoszeje. Wszystkie wozy transportowe już wyjechały. Wystartował także wojskowy śmigłowiec amerykański S-55. Pozostali na lotnisku kierownicy ekip, niektórzy pomocnicy, obsługa, obserwatorzy i dziennikarze gromadzą się teraz koło biura kierownictwa zawodów, gdzie w dużym oknie wystawiono mapę, a obok niej tablice do wpisywania prowizorycznych wyników. Każdy zawodnik ma tu swoją pineskę z oznaczonym na niej numerem konkursowym. Kiedy nadchodzi od kogoś meldunek o lądowaniu, pineska z numerem zawodnika wpięta zostaje na mapę w odpowiedniej miejscowości. W ten sposób kierownicy ekip jak i widzowie mają możliwość orientowania się w aktualnej sytuacji przebiegu konkurencji. Pomysł bardzo dobry i wart naśladowania u nas.

Ta innowacja organizatorów mistrzostw doprowadziła do tego, że przed oknem zaczęła się tworzyć tzw. „giełda". Tu przeżywało się największe emocje dnia, tu rozważało się szanse, kalkulowało, typowało i obliczało wyniki prowizoryczne. Tu przeżywaliśmy radości i smutki, niepokój i rozgoryczenia.

Począwszy od godziny 12.00 zaczynają już napływać pierwsze meldunki od zawodników, którzy w międzyczasie lądowali i zdążyli dotrzeć gdzieś do telefonu, by zawiadomić o miejscu swego „pobytu" zarówno kierownictwo mistrzostw jak i swe ekipy. Jako pierwszy zgłosił się o 12.15 Szwajcar Dubs, przelatując odległość 117 km. W pięć minut potem meldował się Włoch Ferrari, o którym już wspominałem. Kolejno zgłaszali się następnie Turek Uygum (119 km), czechosłowacki „Blanik" przeleciawszy zaledwie 14 km, Węgier Mezö, dwumiejscówka niemiecka, Da Rosa, Turczynka Subasi i Anglik Wills (119 km). Wynik tego ostatniego jest dla nas swego rodzaju niespodzianką, gdyż uważany jest on tu powszechnie za faworyta.

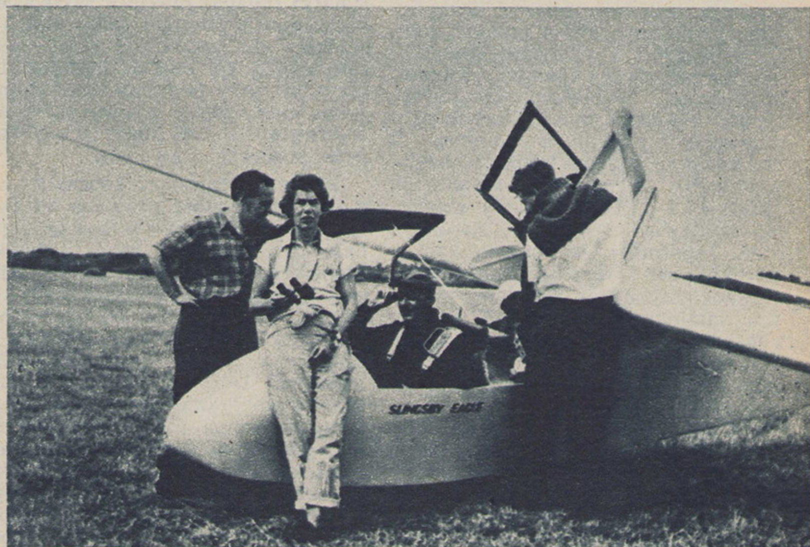
Około 16.30 jest również wiadomość dla nas. Nowotarski i Sandauer lądowali na lotnisku aeroklubu, 8 km przed Sedanem przy szosie Verdun — Sedan. Szybki rzut oka na mapę i prowizoryczny pomiar odległości: 365 km. Jak dotychczas jest to najlepszy wynik. O załodze tureckiej nic tymczasem nie wiemy. O miejsce „Bociana" jesteśmy na razie spokojni. Płyną coraz to nowe meldunki, a my tylko obliczamy i kalkulujemy. Przelotów ponad 200 km nie bierzemy już w rachubę. Obchodzą nas tylko te ponad 300, zwłaszcza, że o naszej pozostałej dwójce nic dotychczas nie słychać.

Mija 17.00, 18.00, 18.30 — co ważniejsze asy już się zgłosiły. Nie słychać tylko nic o Mac Creadym, Argentyńczyku Cuadrado no i o naszych. Zaczynamy się niepokoić. Któryś z nas próbuje dowcipkować. Nie wychodzi jednak.

Wreszcie jest. O 18.50 wołają przez megafon kierownika ekipy polskiej. Zgłosił się Gorzelak. Wylądował w miejscowości Hirson, blisko granicy belgijskiej, mniej więcej w tym samym miejscu gdzie Mac Cready. Zdaje się nam, że obaj mają jednakową odległość. Później okazało się, że Amerykanin był o 1 km lepszy.

Pozostał już tylko jeden, o którym nic nie wiemy. Dwadzieścia po siódmej, kiedy zapada zmierzch, zgłasza się wreszcie Góra. Siadł w miejscowości Pont-Abuty, za La Fere, około 20 km na południe od St. Quentin. Początkowo sądzimy, że ma chyba najdłuższy przelot w tym dniu. Okazuje się, że nie — osiągnął 366 km. Powinien więc być w pierwszej dziesiątce.

Mistrzowska załoga angielska Goodhart-Foster, która zajęła w Saint Yan pierwsze miejsce, przed startem do jednej z konkurencji. Siedzi na szybowcu (z lornetką) p. Welch — jedna z nielicznych na zawodach kobiet, kierownik ekipy angielskiej.



Tak więc wszyscy nasi są wreszcie. Kierowcy „Lublinów", zgrupowani w Chaumont, a więc gdzieś w połowie drogi przeleclanej przez Gorzelaka, otrzymują telefoniczny meldunek, gdzie lądowały „Jaskółki" i „Bocian". Natychmiast wyruszają po szybowce.

Robi się zmierzch. Wszyscy w zasadzie zgłosili się. Wiadomo już, że Argentyńczyk Cuadrado poleciał najdalej — 431 km. Jesteśmy przekonani, że w dwumiejscówkach „Bocian" jest najlepszy. „Giełda" pustoszeje, chociaż nic jeszcze nie słychać o załodze tureckiej. Nasi spisali się dobrze. Z zadowoleniem idziemy więc na kolację. Zastanawiamy się jednak, dlaczego Francuzi — znający doskonale swój teren — polecieli dziś nienadzwyczajnie. Rozmyślania nasze przerywa jednak pan Gillman, sekretarz generalny FAI, który podchodzi do kierownika naszej ekipy Staniewskiego i składa na jego ręce gratulacje dla Polaków za dobre wyniki dzisiejszej konkurencji.

Jak lecieli i jechali nasi piloci

W pierwszej konkurencji obowiązywało odczepienie się na wysokości 500 metrów. Gorzelak zwolnił zaczep na wysokości 430 m. Nad lotniskiem miał niecały metr noszenia. Po przeleceniu około 100 km wypuścił z „Jaskółki Z" wodę. Na 120 km trasy przeżywał Marian największy kryzys, mając 120 m wysokości. 20 km dalej spotkał Kumposta, który poszedł bardziej w prawo, on poleciał w lewym kierunku. Przeciętne noszenia na trasie wahały się w granicy 1,5 m/sek. Największa wysokość, jaką uzyskał Gorzelak w czasie przelotu, wynosiła 1 850 m. Lądował o godzinie 17.45, w tym samym czasie co „Bocian".

Nowotarski z Sandauerem lecieli cały czas bez wody. Gdzieś w odległości 80 km od Saint Yan mieli najniższą wysokość podczas całego przelotu — 200 m. Załogę polską znalazł Matuszek ze swym wozem na lotnisku Duzy w niedzielę 1 lipca o 4.00 rano. Do Saint Yan wrócili wieczorem o 21.15. Gorzelak przyjechał wcześniej — o 17.40.

Trzeba powiedzieć, że nasz transport samochodowy nie wypadł przy ściąganiu szybowców w pierwszej konkurencji mistrzostw — z przelotu otwartego, zbyt zachęcająco. Nasze samochody, wyłączając ekipę turecką i austriacką, wróciły na lotnisko najpóźniej. Powodów tego było kilka.

Pierwszy — to „zabawa" w jakieś umówione znaki na szosach w czasie powrotu, w wyniku czego pierwszy wóz miał czekać na drugi, trzeci i odwrotnie. Spowodowało to zbędne parogodzinne czekanie np. Matuszka, który miał wszelkie dane ku temu, aby wrócić wcześniej.

Drugim czynnikiem, który wpłynął na opóźnienie, były różne przygody jakie zarówno Laudan jak i Kępka mieli na trasie powrotnej. Temu pierwszemu przez jakieś nieporozumienie zatankowano do „Lublina" na 18 km przed Reims ropy zamiast benzyny. Ujechał z tym może jakieś 2—4 km i silnik zaczął nawalać. Stali dość długo na szosie i nie mogli znaleźć przyczyny. Uświadomił ich dopiero jakiś przypadkowo spotkany Francuz, który wyjaśnił w czym ma się rzecz. Okazuje się, że we Francji wszystkie ciężarówki jeżdżą na ropie, więc i naszym nalano jej bez namysłu. Trudności językowe i nieuwaga naraziły samochód wiozący Górę z szybowcem na stratę około 4 godzin. Trzeba było bowiem wracać się na pożyczonej benzynie do stacji i pobrać jej nowe ilości. Kępka z Gorzelakiem trafili znów po drodze na wypadek samochodowy, który miał miejsce 40 km od lądowania „Jaskółki". Pomagali czym mogli, aby ratować ofiary — Kempka gaśnicą, gdyż „Simka" przy rozbiciu zapaliła się, a dr Kornaszewski środkami lekarskimi, aby stwierdzić w sumie śmierć czterech osób.

Jeżeli dodamy do tego jeszcze fakt, że była niedziela — duży ruch na szosie i trzeba było jechać ostrożniej, to przy przeciętnej szybkości 60—70 km/h jaką mogły robić „Lubliny" zrozumiemy jasno przyczyny późnego stosunkowo powrotu naszych pilotów do Saint Yan. Gdyby tak przeprowadzono w tym dniu następną konkurencję — to ze startu nici. No, ale do tego nie doszło.


Argentyńczyk Cuadrado przy szybowcu „Sky", na którym zwyciężył w pierwszej konkurencji, przelatując 431 km.

Bilans przelotu otwartego

Pierwsza konkurencja zakończyła się dla naszej ekipy dużym sukcesem. Zajęcie trzeciego miejsca przez Gorzelaka, dziesiątego wspólnie z Hiszpanem Juezem przez Górę w jednomiejscówkach i drugiego przez Nowotarskiego z Sandauerem w dwumiejscówkach ocenić trzeba jako poważne osiągnięcie, zwłaszcza, jeżeli wziąć pod uwagę doborową stawkę zawodników i nasz debiut w mistrzostwach. To oczywiście dodało animuszu naszym reprezentantom i ośmieliło ich bardziej w dalszych startach, likwidując w niemałym stopniu przysłowiową tremę.

Pomimo zapowiedzi, że w przelocie otwartym obowiązują granice Francji, trzech pilotów lądowało poza nimi. Załoga turecka Yaykin-Argun „siadła" na terenie Luksemburga. Podobnie uczynił też Kumpost, tylko, że znacznie bliżej granicy. Węgier Kalmar natomiast lądował na terenie Saary. Komisja sportowa liczyła jednak przeleciną odległość tylko do granicy.

W przelocie tym 12 szybowców miało niegroźne podbicia sprzętu, które szybko naprawiono. Kilku pilotów ustanowiło nowe rekordy swych krajów. Japończyk Oda plasując się na 23 miejscu wynikiem 329 km pobił dotychczasowy rekord (80 km) przeszło czterokrotnie. Bar ustanowił wynikiem 334 km nowy rekord Izraela, bijąc poprzedni z roku ubiegłgo (284 km), a ustanowiony też przez niego we Francji, w Pont Saint Vincent. Uzupełnił on zarazem warunek do swej Złotej Odznaki Szybowcowej, stając się pierwszym pilotem ze złotą „D" w Izraelu. Również warunek do złotej odznaki zdobył w tym przelocie Austriak Harrer, ustanawiając wynikiem 322 km nowy rekord swego kraju. Rekordowy lot miała także Hanna Reitsch, bijąc o 12 km ustanowiony przez siebie w 1937 r. rekord Niemiec w klasie kobiet.

Samochody poszczególnych ekip przejechały w ciągu 29 czerwca i 1 lipca przy ściąganiu szybowców (licząc drogę tam i z powrotem) w sumie około 40 000 km. Nasze wozy zrobiły razem w tym czasie około 3 600 km. Wszystkie szybowce przeleciały w sumie w czasie pierwszej konkurencji 15 153 km (w tym 2 721 km dwumiejscówki).

Niedziela 1 lipca była przysłowiowym dniem odpoczynku, ale nie dla wszystkich pilotów. Prawie połowa była do południa jeszcze w drodze powrotnej. W godzinach popołudniowych organizatorzy urządzili, dla licznie przybyłej z okolic publiczności, pokazy lotnicze z tym samym mniej więcej programem co w dniu otwarcia mistrzostw. Tym razem jednak, może też dla urozmaicenia, silnik odrzutowca SIPA-200 „zdechł" w czasie jednego z lotów i trzeba było maszynę przyciągnąć pod hangar. Wieczorem przeszła nad lotniskiem burza i deszcz, który zamoczył porządnie jeden z namiotów ekipy polskiej (ten, w którym akurat spał Nowotarski). O 21.30 wyświetlano dla uczestników zawodów film, składający się z francuskich krótko — i średniometrażówek o tematyce lotniczej.

(c.d.n.)

JERZY B. KONIECZNY

Tak wygląda mapa Francji z naniesionymi na nią numerowanymi pineskami oznaczającymi miejsca lądowań poszczególnych zawodników w pierwszej konkurencji mistrzostw — przelocie otwartym. Kto ma dobry wzrok, odczyta na pewno liczby na pineskach, oznaczające numery konkursowe zawodników. Wszystkie zdjęcia, obsługa własna: JRK





Paul Mac Cready na podium zwycięzców. Obok stoi Marian Gorzelak.

Best wishes and friendship to the sailplane enthusiasts in Poland.
Paul B. Mac Cready Jr.
St. Yan, France, July 12, 1956

Najlepsze przyjacielskie życzenia dla wszystkich entuzjastów szybownictwa w Polsce.
Paul B. Mac Cready,
St. Yan, Francja, 12 lipiec 1956 r.

Wywiad specjalny „Skrzydlatej Polski" z Francji z Szybowcowym Mistrzem Świata

Amerykanin Mac Cready stwierdza:

EKIPA POLSKA WYPADŁA W SAINT YAN DOSKONALE

AMERYKANIN Mac Cready (junior) jest skromny, nie lubi się chwalić. Z usposobienia małomówny, w czasie trwania mistrzostw sprawiał raczej wrażenie mruka. Zamknięty w sobie i opanowany, nie wdawał się z nikim w żadne pogawędki, a tym bardziej z dziennikarzami. Jego ojciec — Mac Cready (senior) powiedział mi, że jego syn nie lubi nic obowiązującego mówić, kiedy nie jest pewny ostatecznego rezultatu zawodów. Tak też było w istocie. Teraz jednak — kiedy siódma konkurencja zakończyła zawody, a Mac Cready po powrocie z Saint-Auban wypoczął nieco, zjadł obiad i co do ostatecznych wyników mistrzostw nie miał ani on, ani nikt z nas żadnych wątpliwości — ten typowy naukowiec, zawsze dotychczas zamyślony rozpogodził swą twarz i chętnie zgodził się na rozmowę.

Siedliśmy więc w czwartek (12 lipca) po południu na trawie koło namiotów, gdzie zakwaterowani byli uczestnicy mistrzostw i rozpoczęliśmy rozmowę.

Mac Cready, nowokreowany szybowcowy mistrz świata, ma 30 lat. Należy do Klubu Szybowcowego Południowej Kalifornii w Los Angeles. Jest meteorologiem-naukowcem. Pracuje w jednej ze stacji meteorologicznych obsługujących rolnictwo. Na szybowcach zaczął latać w 1946 roku. Jest także pilotem samolotowym. Jak stwierdza sam, latanie wykorzystuje przede wszystkim dla swych badań meteorologicznych. Strona sportowo-wyczynowa lotnictwa najmniej go interesuje. Świadczy o tym chociażby fakt, że 400 godzin, które przebył dotychczas w powietrzu na samolotach, poświęcone były wyłącznie meteorologicznej pracy naukowej. Czasu ma w ogóle mało i praktycznie nie trenuje w klubie. Jedyną okazją szybowcowego latania sportowego — stwierdza — są mistrzostwa świata, na których miał już zaszczyt reprezentować barwy Stanów Zjednoczonych czterokrotnie (w Szwecji 1950 r. — 2-gie miejsce, w Hiszpanii 1952 r. — 6-te miejsce, w Anglii 1954 r. — 4-te miejsce), zdobywając we Francji zaszczytny tytuł mistrza świata. Na szybowcach wylatał dotychczas około 400 godzin, w zasadzie tylko na zawodach, w których brał udział. Przed tegorocznymi mistrzostwami — opowiada mi — trenował zaledwie parę dni w Saint-Yan, „siadając" zresztą po raz pierwszy na francuskiego „Bregueta 901-s".

Po tych wstępnych informacjach uzyskanych od Mac Cready'ego, proszę go z kolei o odpowiedź na następującpe pytania, które w dosłownym brzmieniu podaję:

— Jakich pilotów uważał pan przed tymi mistrzostwami za najgroźniejszych dla siebie?

— Anglika Willis'a, pilotów jugosłowiańskich — Saradica i Arbajtera oraz Francuza Pierre. Waszego Gorzelaka nie mogłem uważać za groźnego, gdyż go wcale nie znałem.

— Co może pan powiedzieć o organizacji zawodów w SaintYan?

— Uważam, że była pod każdym względem bardzo dobra. Szczególne uznanie mam dla służby meteorologicznej, której prognozy były niezwykle i słuszne. Stosowałem się ściśle do ich wskazań i wierzyłem im. Nie każdy jednak pilot umiał podaną prognozę właściwie wykorzystać. Niemniej jednak, gdybym był tak jak Gorzelak na 2-gim miejscu po sześciu konkurencjach i gdybym wiedział do jakiego stopnia warunki w siódmej konkurencji na trasie przelotu docelowego do Saint-Auban są złe, to niewątpliwie zrobiłbym to samo co on — lądował, nie osiągając celu.

— Jak ocenia pan udział pilotów polskich w mistrzostwach?

— Nigdy nie latałem razem z Górą i Gorzelakiem, więc nie mogę odpowiedzieć szczegółowo. Ale uważam, że EKIPA POLSKA — biorąc pod uwagę jej pierwszy start i brak doświadczenia w mistrzostwach świata — WYPADŁA W SAINT YAN DOSKONALE.

— Co może pan powiedzieć o polskich szybowcach?

— Nic nie mogę powiedzieć. Nawet nie miałem możności ich obejrzeć.

— Jaki szybowiec uważa pan na tych mistrzostwach za najbardziej interesujący lub najlepszy?

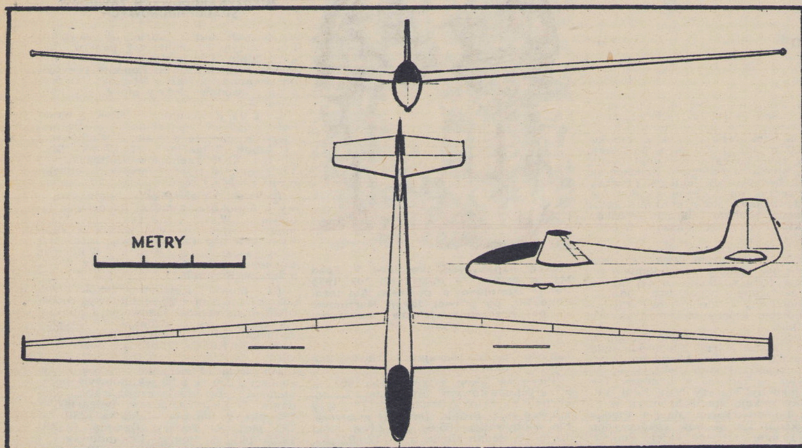
— Jestem przekonany, że najlepszy jest jugosłowiański „Meteor". Jeśli chodzi natomiast o „Bregueta-901s", na którym latałem tu, wydaje mi się, że nie jest on najlepszy, ale może zadowolić. Latał równo we wszystkich konkurencjach. Można na nim uzyskiwać dobre wyniki.

— Czy może mi pan powiedzieć dlaczego drużyna Stanów Zjednoczonych startowała w kategorii szybowców jednomiejscowych na szybowcu francuskim i angielskim?

— Wysyłał nas na mistrzostwa nasz Aeroklub, który ma mało pieniędzy i nie mógł wyposażyć ekipy. Trzeba było więc szybowce wynająć. Zresztą ja też mam mało pieniędzy.

— Czy posiada pan Diamentową Odznakę Szybowcową, gdyż o ile wiem osiągnął pan już szereg wyników, które spełniają warunki do niej?

ZWYCIĘSKI SZYBOWIEC BREGUET 901-s



Jednomiejscowy francuski szybowiec wysokowyczynowy Breguet 901-s jest dalszą seryjną wersją prototypu Breguet-901, na którym w 1954 r. pilot G. Pierre zdobył tytuł mistrza świata.

Breguet 901-s charakteryzuje się kilkoma ogólnymi cechami:

— Znacznym wydłużeniem i zastosowaniem profilu laminarnego płata (NACA).

— Opracowaniem konstrukcyjnym obniżającym ciężar własny szybowca mimo zastosowania znacznego wydłużenia i profilu laminarnego (szybowiec jest dopuszczony do lotów w chmurach).

— Zabudowaniem na szybowcu dużych zbiorników do obciążenia wodnego (85 kG).

— Starannym opracowaniem aerodynamicznym kadłuba, a zwłaszcza przestudiowaniem interferencji płata i usterzenia.

Breguet 901-s jest średniopłatem wolnonośnym konstrukcji drewnianej. Zwraca przy tym uwagę kilka szczegółów: — Krawędź natarcia płata jest wykonana z 6 części o konstrukcji warstwowej, umożliwiających ewentualną ich wymianę i zapewniających przy tym dostateczną wytrzymałość i gładkość laminarnej powierzchni skrzydeł.

— Jednokołowe wciągane podwozie z hydraulicznym napędem hamulca.

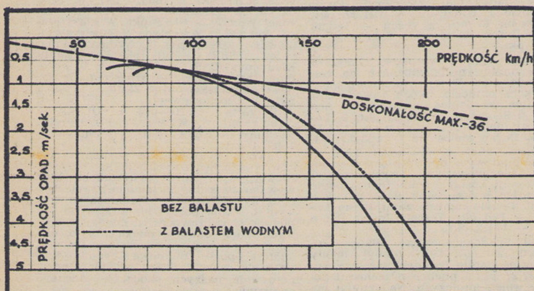
— Staranne opracowanie kabiny pilota z uwzględnieniem max. wygody (przestawiane pedały i oparcie, wentylacja, rozmieszczenie przyrządów, łatwy dostęp do wyposażenia).

— Szybowiec jest wyposażony w zakrętomierz (4,5 V), radiostację nadawczo-odbiorczą UKF pracującą na 8 kanałach, aparaturę tlenową.

— Łatwy i szybki demontaż szybowca jest umożliwiony przez specjalnie opracowane końcówki łączące skrzydła oraz składany statecznik.

(W)

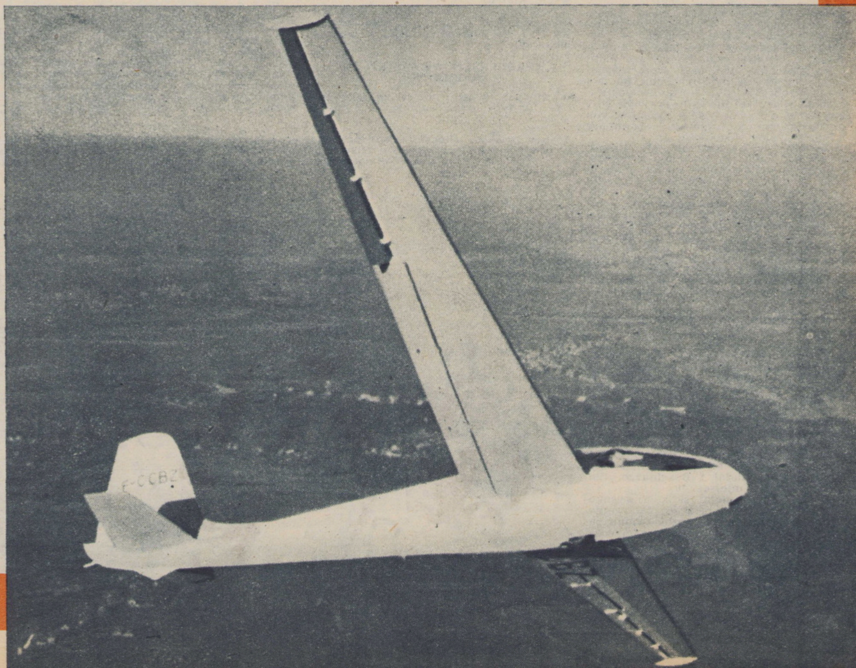
Niżej: Biegunowa prędkości szybowca Breguet 901-s według pomiarów w locie.



DANE TECHNICZNE:

Wymiary:		
Rozpiętość	—	17,32 m
Długość	—	7,28 m
Powierzchnia nośna	—	15 m²
Wydłużenie	—	20
Zbieżność skrzydła	—	0,33
Ciężary:		
Ciężar własny	—	265 kG
Ciężar w locie	—	345 kG
Ciężar max.	—	430 kG
Obciążenie pow.	—	23—28 kG/m²
Osiągi:		
Prędkość dopuszczalna (bez klap)		
powietrze spokojne	—	220 km/h
powietrze burzliwe	—	180 km/h
z klapami (12°)	—	120 km/h
z klapami (25°)	—	100 km/h
w locie na holu	—	150 km/h

Breguet 901-s w locie.



— Kilka razy coś tam miałem na swoim koncie, zdaje się nawet rekord przelotu otwartego i parę ładnych wysokości, ale ta strona zagadnienia nie interesuje mnie, gdyż nie mam ani czasu na załatwianie formalności z tym związanych, ani mnie to nie bawi. To mi zresztą nic nie da.

— A jak się czuje polski szybowiec „Orlik", którego pan jest właścicielem?

— „Orlik" do dzisiaj mi służy. To jest dobry szybowiec. Jest on w dobrym stanie i nadaje się do dalszych lotów.

— Czy słyszał pan coś poza tym o polskim szybownictwie?

— Wiedziałem, że jest ono na dobrym poziomie, ale nie znam go bliżej, więc trudno mi coś więcej na ten temat powiedzieć.

— Czy może pan dać na zakończenie naszej rozmowy (gdyż czeka już na następny wywiad francuska telewizja) autograf dla naszego czasopisma z pozdrowieniami dla entuzjastów szybownictwa w Polsce?

— Owszem.

Rozmowę przeprowadził
JERZY R. KONIECZNY

Saint Yan, 12 lipca 1956 r.

WAŻNIEJSZE IMPREZY SPADOCHRONOWE

TADEUSZ MALINOWSKI (5)

Czwarte miejsce wywalczyła sobie drużyna Jugosławii, zdobywając 1 429 pkt. Swoim składem przedstawiała ona dość równy poziom, a dwóch skoczków reprezentowało wysoką klasę: Milicevic i Damnjanovic.

Ekipa Wielkiej Brytanii zajęła piąte miejsce, otrzymując w sumie 1 092 pkt. Skoczkowie angielscy nie mieli dostatecznie opanowanej techniki spadania, manewrowania spadochronem jak również samego lądowania.

Na szóste i ostatnie miejsce została zepchnięta ekipa włoska (701 pkt). Miała ona podobne braki jak i drużyna brytyjska. Najlepszy skoczek słonecznej Italii — Lucio Boschi, który w miesiącu lipcu na mistrzostwach swego kraju



Spadochronowym Mistrzem Francji na rok 1955 został dziewiętnastoletni sportowiec Marcel Cledassou, którego widzimy w czasie jednego ze skoków.

został zwycięzcą, uzyskał tam o wiele większą ilość punktów i to w słabszych warunkach atmosferycznych niż w Saint Yan.

II Spadochronowe Mistrzostwa Świata wyłoniły nowych, groźnych przeciwników — skoczków radzieckich, którzy zademonstrowali wysoką klasę skoku spadochronowego. „Rosjanie grali na spadochronach jak na harfach" — wyraził się jeden z zawodników angielskich. „Postawa członków ekipy ZSRR i jej trenerów była zbyt wiele mówiąca, ażeby można było ich sobie na moment wyobrazić jako turystów-sportowców na spacerze. Rosjanie przybyli, aby zwyciężyć i zwyciężyli" — pisał w rok po mistrzostwach francuski dziennikarz lotniczy Lucien Espinasse.

Mistrzostwa we Francji stały niewątpliwie na wyższym poziomie organizacyjnym i technicznym, aniżeli mistrzostwa w 1951 r. w Jugosławii. Ponadto lepsze przygotowanie zawodników, ulepszony sprzęt spadochronowy oraz większa ilość startujących wpłynęły poważnie na niezwykle zaciętą walkę sportową, jaką przede wszystkim stoczyli skoczkowie radzieccy z zawodnikami francuskimi — dotychczasowymi mistrzami świata z Lesce-Bled.

Na tym samym lotnisku, w Saint Yan, w lipcu 1955 roku zostały rozegrane

II SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA FRANCJI,

w których wzięło udział 42 zawodników, z tego 7 instruktorów spadochronowych i 13 skoczków wojskowych. Na program mistrzostw złożyły się cztery konkurencje.

Pierwsza konkurencja: skok z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu do koła o promieniu 200 m. Za ten skok uczestnicy mogli otrzymać maksymalnie 200 pkt. Najlepsze wyniki w tej konkurencji uzyskali: Cohen, Budai i Buschiazzo. Cledassou zajął 6 miejsce.

Druga konkurencja: skok z wysokości 1 500 m na celność lądowania. Otwarcie spadochronu pozostawiono zawodnikowi do wyboru z tym zastrzeżeniem, że nie niżej niż na wysokości 500 m. Zwyciężył Ladouet, uzyskując 198 pkt na 200 możliwych. A oto inne ciekawsze wyniki: Van der Merch — 193 pkt, Poulain — 190 pkt, Chasac — 189 pkt, Lard — 169 pkt. Cledassou — 158 pkt.

Trzecia konkurencja: skok z wysokości 1 200 m lub 1 500 m z punktacją stylu, z tym, że zawodnik miał ocenić podczas spadania odległość dzielącą go od ziemi bez pomocy jakiegoś przyrządu i otworzyć spadochron na 600 metrach. Jednakową ilość punktów za tę konkurencję zdobyło czterech skoczków (195 pkt): Potron, Cledassou, Lard i Poulain.

Czwarta konkurencja: skok z 25-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu bez pomocy sekundomierzy, z punktacją stylu spadania. W tej konkurencji zasłużone zwycięstwo odnieśli dwaj sportowcy spadochronowi: Cledassou i Potron, którzy otrzymali za styl po 200 pkt.

Spadochronowym Mistrzem Francji za rok 1955 został Marcel Cledassou, zdobywając 737 punktów. Liczył on wtedy 19 lat i pracował jako elektryk w firmie Vigier — Lafosse w Limoges. Trenerem jego był starszy brat, Raul, który założył sekcję spadochronową w Limoges. Do mistrzostw Marcel Cledassou wykonał 120 skoków spadochronowych. Drugie miejsce zajął Poulain, uzyskując 719 pkt, 3. Potron — 699 pkt, 4. Boucherie — 684 pkt, 5. Vincent — 663 pkt, 6. Chasac — 636 pkt, 26. Chalom — 415 pkt. Monique Laroche została sklasyfikowana na 33 miejscu (255 pkt) wskutek nieudanych dwóch pierwszych skoków na celność lądowania. Pokonana ona została w tych konkurencjach, którym dwa lata temu zawdzięczała swoje zwycięstwo. Mistrzyni Francji z 1953 roku zawsze walczyła jak równa z równymi, prowadziła intensywny trening, odznaczała się dużą odwagą. Jej słabe wyniki należy przypisać przeszło rocznej nieobecności na lotnisku. Przyczyną tego było to, że została matką.

Przy okazji warto również dodać, że po zakończeniu mistrzostw Pierre Lard zgodził się na prośbę jednego z radioreporterów wykonać skok zabierając ze sobą magnetofon, który został umocowany pod spadochronem zapasowym. Przeprowadzenie tej próby nie było pozbawione ryzyka. Jednak Lard wywiązał się bardzo dobrze podczas pierwszego skoku. Okazało się jednak, że zapis był zły, gdyż w czasie spadania gwizd wiatru o prędkości 200 km/h kompletnie zagłuszył głos świetnego skoczka. Pierre zgodził się na drugi skok z tym, że mikrofon został wyposażony we wzmacniacz akustyczny. Zapis głosu podczas spadania tym razem był dobrze nagrany, chociaż nieco zniekształcony przez wycie wiatru.

Następny miesiąc obfituje w szereg interesujących imprez spadochronowych. 7 sierpnia na lotnisku w Leskovcu odbyły się

V SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA JUGOSŁAWII,

w których wzięło udział 24 zawodników, w tym jedna kobieta — Ljiljana



Trzech najlepszych skoczków V Spad MJ: w środku — mistrz na rok 1955 Danilo Damnjanovic, po lewej Aki Ibrahimovski, po prawej Jovan Martinovic — po wręczeniu wieńców wawrzynowych.

Tanaskovic z Sarajeva. Rozegrano cztery konkurencje:

Pierwsza: skok z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Pierwsze miejsce zajął Branko Dobrinić z Zagrzebia zdobywając 185,08 pkt (dwa skoki 15 m), 2. Radan Mirilovic — 179,92 pkt, 3. Janko Lutovac z Belgradu — 173,97 pkt.

Druga: skok z wysokości 1 000 m na celność lądowania. Zwyciężył Jovan Martinovic z Titogradu — 191,37 pkt, 2. Vukasin Prentic z Vršcu — 184,58 pkt, 3. Dušan Malesevic z Zagrzebia — 182,97 pkt.

Trzecia: skok z wysokości 1 500 m z 20-sekundowym opóźnieniem na celność lądowania. W tej konkurencji piękny sukces odniosło dwóch zawodników z minimalną różnicą punktów: 1. Aca Stanić z Belgradu — 136,45 pkt, 2. Danilo Damnjanovic z Vršcu — 134,57 pkt, 3. Dušan Malesevic — 123,23 pkt.

Czwarta: skok z wysokości 2 000 m z 30-sekundowym opóźnieniem z oceną stylu. Zdecydowanym zwycięzcą tej konkurencji został Danilo Damnjanovic otrzymując maksymalną ilość punktów — 250. Drugie miejsce zajął Janko Lutovac — 196 pkt. Trzecie Jovan Martinovic — 191,2 pkt.

Tytuł Spadochronowego Mistrza Jugosławii na rok 1955 zdobył młody sportowiec Danilo Damnjanovic, uzyskując 627,27 pkt i puchar przechodni dowódcy wojsk lotniczych. Na drugiej pozycji uplasował się Aki Ibrahimovski — 538,82 pkt, a na trzeciej Jovan Martinovic — 508,52 pkt. 7. Janko Lutovac — 451,81 pkt, 23. Ljiljana Tanaskovic — 116,20 pkt.

Na V Spadochronowych Mistrzostwach Jugosławii skoczkowie zaprezentowali wysoki poziom techniki skoku. Do poważnych osiągnięć doszli oni w stylu spadania, który przypomina naszą „jaskółkę". Dość charakterystyczna specyfika tego stylu wypracowana w ostatnich latach zdała z powodzeniem egzamin. Mistrzostwa rozegrano w przeciętnych warunkach meteo. Spadochrony produkcji krajowej. Jugosłowianie gościli we Vršcu skoczków greckich — studentów Akademii Wychowania Fizycznego.

Również 7 sierpnia, na lotnisku w Musaczewie koło Sofii (Bułgaria), nastąpiło otwarcie

MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH,

w których wzięło udział 50 zawodników, w tym 12 kobiet z 7 państw: Bułgarii, Chin, Czechosłowacji, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR. Ponadto przybyli obserwatorzy z NRD i Mongolii. Na program zawodów złożyły się cztery konkurencje:

I. Dnia 8 sierpnia — skok z wysokości 600 m na celność lądowania. Pierwsze miejsce wywalczył sobie Georgij Głbow (Bułgaria) — 145.7 pkt. Drugi był Kirił Zachariew (Bułgaria) — 144,5 pkt, a trzeci Jaroslav Jehlicka (CSR) — 144,4 pkt.

II. Dnia 10 sierpnia — skok grupowy z wysokości 1 000 m na celność lądowania. W tej konkurencji pierwsze miejsce zajęła drużyna polska w składzie: Antonina Chmielarczyk, Jacek Haszlakiewicz, Józef Wójcik, Waldemar Bołotowicz i Jan Cierniak. Drugie: ZSRR, a trzecie Rumunia.

III. Dnia 13 sierpnia — skok z wysokości 1 500 m z 20-sekundowym opóźnieniem na celność lądowania z punktacja czasu i stylu spadania, 1. Jaroslav Jehlicka (CSR), 2. Piotr Kosinow (ZSRR), 3. Mikołaj Klinow (ZSRR), 11. Józef Wójcik.

IV. Dnia 14 sierpnia — skok z wysokości 2 200 m z 30-sekundowym opóźnieniem, z punktacją czasu i stylu spadania. 1. Kirił Zachariew (Bułgaria) — 195 pkt, 2. Jaroslav Jehlicka (CSR) — 195 pkt, 3. Walery Gałajda (ZSRR) 192,5 pkt, 6. Roman Lewandowski — 190 pkt, 7. Józef Wójcik — 187,5 pkt.

Zwycięzcą zawodów został Jaroslav Jehlicka (CSR) — 662 pkt, 2. Walery Gałajda (ZSRR) — 655,7 pkt, 3. Kirił Zachariew (Bułgaria) — 644,4 pkt, 9. Józef Wójcik — 615,8 pkt. W klasyfikacji kobiecej: Walentyna Sieliwierstowa (ZSRR) — 639,5 pkt. 2. Nadjeżda Frjachina (ZSRR) — 562 pkt, 3. Danuta Kloubcova (CSR) — 558,6 pkt, 9. Antonina Chmielarczyk — 374,9 pkt. Drużynowo zwyciężyła ekipa ZSRR — 2 337,5 pkt, 2. Czechosłowacja — 2 277,5 pkt, 3. Bułgaria — 2 205 pkt, 4. POLSKA — 2 184,4 pkt, 5. Węgry — 1 929,8 pkt, 6. Chiny — 1 639,2 pkt, 7. Rumunia — 1 466,4 pkt.

Zawody wykazały, że poziom skoczków spadochronowych ciągle wzrasta. Niewątpliwym tego przykładem było wywalczone z dużym trudem zwycięstwo drużyny radzieckiej. Świadczą o tym wyniki. Ekipa polska startująca po raz pierwszy w zawodach międzynarodowych zajęła czwarte miejsce. Było ono także w pewnej mierze zasługą trenera, Mistrza Sportu Zbigniewa Chronika, który wiele czasu i pracy włożył w przygotowanie naszych skoczków do tego spotkania.

Pod koniec sierpnia zostały przeprowadzone w ZSRR

VIII WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE,

w których uczestniczyło 66 skoczków, w tym 12 kobiet z aeroklubów, wojsk lotniczych, z przemysłu i instytutów lot-

Ciąg dalszy na str. 14

Trener polskich skoczków spadochronowych, Mistrz Sportu Zbigniew Chronik w przyjacielskiej rozmowie z Mistrzem Sportu ZSRR Piotrem Kosinowem, podczas zawodów na lotnisku Musaczewo koło Sofii.



W Bułgarii dobre wyniki uzyskały dwie spadochroniarki CSR: Dana Kloubcova (po lewej) i Józefa Maxova (po prawej), widoczne w głębi.





Rys. J. WOJCIECHOWSKI

ONI NIEŚLI POMOC WALCZĄCEJ WARSZAWIE

Ze wspomnień uczestnika Powstania Warszawskiego

Syn mój ma dziś 7 lat, idzie w tym roku po raz pierwszy do szkoły. Nie bardzo rozumie, gdy czasem starsi wieczorem, w rozmowie, poruszą temat minionej wojny. Leżąc w łóżeczku udaje wówczas, że śpi. Ojciec dobrze jednak wie, że to ze strony syna fortel, dlatego... też udaje, że nie spostrzega, gdy malec zapominając o maskowaniu pół podnosi się i wbijając szeroko otwarte czarne oczy w ojca, słucha.

Nie bronię mu tego, choć godzina już jest jedenasta i tacy młodzi ludzie powinni dawno spać. Słuchaj, synu, historii z przed dwunastu lat.

... Było to w rejonie Starego Miasta, na pozycjach pasażu Simonsa bronionych przez batalion Chrobry I, żołnierzy ze zdziesiątkowanego baonu im. Łukasńskiego i z innych jednostek

... Straciliśmy rachubę czasu. Wiedziałem, że minął już dwudziesty sierpnia, ale czy wówczas był 22 czy 23 — tego nikt z nas by nie poręczył. Dni tak do siebie podobne: nie tyle przeraźliwie błękitnym niebem i silnie świecącym słońcem, ile bezustannym, koncentrycznym ostrzałem artyleryjskim z pociągów pancernych jeżdżących na linii obwodowej w okolicy Dworca Gdańskiego, grzechotem cekaemów, hukiem eksplodujących bomb zrzucanych przez Stukasy, wonią spalenizny i duszącym, ostrym pyłem rozsadzającym niemal płuca, gdy w pobliżu zawalił się dom. Starówka stała się już pustynią, cmentarzyskiem poległych kamieniczek, zrównanych z ziemią jakby ręką olbrzyma. Nocami wwiercał się w uszy urywany, szczekliwy trzask automatów — powstańcza muzyka.

Trzy tygodnie walk nie rzuciło najstarszej części Warszawy na kolana. Oddziały, zdziesiątkowane i wykrwawione, zażarcie broniły każdego kwadratowego metra. Siły jednak słabły.

Tak jak i inni — stawałem się coraz bardziej nieczuły i obojętny na potworność dziejących się rzeczy. W głowie huczało, powieki kleiły się, człowiek zasypiał na stojąco ze zmęczenia. Zwolna najważniejszą myślą stawała się ta: nie ma broni, brak amunicji. Z ruin koło pasażu Simonsa, atakowanego przez silne oddziały „wehrmachtu", z rozpaczą spoglądaliśmy w niebo, odruchowo stamtąd spodziewając się pomocy. Od nich, tych z góry, dużo teraz zależało, od ich wysiłku, poświęcenia i odwagi.

Latali co noc, pojedynczymi maszynami, pokonując kolosalne trasy z Włoch z pełnym ładunkiem broni, amunicji i medykamentów. Zgórą 16 godzin lotu, ponad Adriatykiem, Jugosławią, Węgrami, przez Karpaty, bez radiowych pomocy nawigacyjnych, nad wielkie, zasnute dymami pożarów miasto, w którym niezwykle trudno znaleźć miejsca zrzutu oznaczone trójkątami ognisk. Jednak latali, mając w perspektywie powrót do bazy już za dnia. Noce były krótkie.

Jak ocenić ich wysiłek? Czym określić ich bohaterstwo? Myśląc o tym czuliśmy, że jest nam lżej, dłoń mocniej zaciskała się na kolbie „błyskawicy", przybywało sił, a własne trudy traciły na wyrazistości wobec ich poświęcenia.

... Czarny, duży kształt nadleciał od strony Woli. Wiedzieliśmy już o nim wcześniej, słysząc narastający od zachodu trzask zenitówek wszystkich kalibrów i coraz wyraźniejszy dźwięk silników. Rozkołysało się piekło. Silniki grały już nad głowami. Przeleciał! Widzieliśmy wyraźnie duży cień samolotu, niewiarygodnie nisko. Już słychać jak zawraca. Ziemia aż dygoce od huku. Poleciał dalej, gdzieś na północ, nad Żoliborz. Zmarkotnieliśmy.

Lecz nie, znów go słychać. Idzie, już na większej wysokości. Setki paciorków świetlnych pocisków, błyski wybuchów znaczą trasę samolotu. Dźwięk silników jakby wyrównał się, śpiewają teraz grzmiącym, ciężko spracowanym basem. Ogień artylerii potężnieje.

Wśród piekielnego huku słyszę, że ktoś krzyczy: „Rzuca!!" Wrzask, pełen radości, opętańczy, wstrząsa oddziałem. Lecą spadochrony z zasobnikami. Leci broń upragniona. Cień samolotu oddalił się w kierunku Wisły.

Płyną chwile.

Znów słychać silniki. Wraca. „Uparty, psiakrew. Nie boi się zestrzele..." Co to? — urwałem przerażony, a serce ścisnęło się z bólu.

„Trafili go! Trafili!". Nie chcę słyszeć. Coś w człowieku skowyczy, z wściekłości i żalu. Oczy, szeroko otwarte, wpijają się w czarny punkt na wygwieżdżonym niebie. Dostał. Traci momentalnie wysokość. Silniki przerywają. Spada. Ma już tylko kilkadziesiąt metrów nad ziemią. Ostatni zryw, próbuje wyrównać, wyrwać...

Wyrżnął o dach kamienicy na Miodowej. Głuchy wstrząs dobiegł do nas. Już go nie słychać, już nie grają silniki.

To już dwanaście lat mija od tamtej chwili, ale czas niczego nie zatarł. Pytacie kto to był? Młodzi chłopcy, Nowozelandczycy. Jedna z 34 załóg jakie zginęły bohaterską śmiercią nad Warszawą, niosąc pomoc powstańcom. Z rozbitego „Halifaxa" wymontowaliśmy działko pokładowe. Służyło nam doskonale przez kilkanaście dni, ustawione w bramie pasażu, blokując Niemcom dojście od ogrodu Krasińskich. Potem zabrakło do niego amunicji.

*

W sierpniu 1944 r. latali nad Warszawę Polacy, Kanadyjczycy, Anglicy, Australijczycy, Południowo-afrykańczycy i Nowozelandczycy.

Pierwsza większa polska wyprawa (7 załóg) odbyła się w dniu 4 sierpnia. Dalej latano w każdą pogodną noc. Polska Eskadra 301 wykonała w sierpniu na korzyść powstania 80 lotów w ciągu 18 nocy, tracąc 7 załóg i 8 samolotów. We wrześniu działalność Eskadry gwałtownie zmalała, wskutek złych warunków atmosferycznych. Z ogólnej ilości 17 wysłanych nad Warszawę załóg — nie wróciło 8.

W ciągu sierpnia i września dotarło do stolicy około 50 samolotów zrzucając około 40 000 kG materiału. Eskadra wykonywała bojowe zadania kosztem nadludzkiego wysiłku, przy użyciu wszystkich gotowych maszyn i personelu, ponosząc straty sięgające za ten okres 150% etatowego stanu załóg. Osiemnastu członków Eskadry zostało odznaczonych orderem Virtuti Militari, trzech Krzyżem Walecznych, czternastu — Krzyżem Zasługi.

*

W ciągu sierpnia i września dzienny wysiłek wszystkich załóg (polskich i brytyjskich) działających na korzyść powstania wyrażają następujące liczby: wykonano 213 lotów, do celu dotarło 101 maszyn, nie dotarło — 78, straty — 34 załogi.

*

We wrześniu, w drugim miesiącu powstania, Warszawa stała się terenem intensywnej akcji samolotów Po-2 wchodzących w skład pułku „Kraków" i startujących do akcji wspólnie z samolotami radzieckimi z lotnisk na wschód i południowy-wschód od Warszawy.

„Trajkotki" (tak nazywaliśmy popularnie naszych nocnych gości) latały regularnie noc w noc, zrzucając amunicję, broń, medykamenty i żywność. Szczególnie cenne były maleńkie granatniki, natychmiast używane w walce. Celność ich wzbudzała podziw.

Ogółem w ciągu września lotnicy polscy i radzieccy wykonali 183 loty w czasie 265 godzin. Zrzucono ponad 30 000 kG broni, amunicji i żywności. Godne podkreślenia jest, że zrzuty w 99% były celne.

Zrzutów dokonywano na spadochronach w specjalnych zasobnikach lub w mocnych drewnianych skrzyniach. Wartość ich, w drugim miesiącu walk, była wprost nieoceniona, to też przy przejmowaniu ładunków dochodziło do ostrych (często krwawych) starć między powstańczymi patrolami zrzutowymi.

Ciekawy był system dokonywania zrzutu. Widziane i słyszane z ziemi przedstawiało się to w taki sposób: Dźwięk silnika (bardzo charakterystyczny i łatwy do odróżnienia) równy, płynny — samolot leci z ładunkiem na cel. Silnik cichnie — to znak, że ładunek już zrzucony, a maszyna lotem ślizgowym przechodzi w kosiak nad dachami. Trzeba było wówczas chronić się za jakąś osłonę — po pierwsze dlatego, aby nie być przygniecionym przez zrzutową skrzynię, a po wtóre — „trajkotka" uruchamiała ckm grzejąc po niemieckich stanowiskach. Ponieważ odległość między stanowiskami wynosiła nieraz od kilkunastu do kilkudziesięciu metrów — konieczna była ostrożność.

Samolotów tych z reguły hitlerowcy nie mogli zestrzelić. Latały zbyt nisko, były natrętne jak osy, nie ważył ich się zaczepić nocny myśliwiec. Stały się wiernym towarzyszem powstańców tak z szeregów AK jak i AL, budząc podziw i wzruszenie swą olbrzymią odwagą i wytrwałością, a uczucia głębokiej wdzięczności za wielką skuteczność zrzutów.

*

Utopione w morzu krwi, powstanie upadło. Setki tysięcy ludzi, w tym większość młodzieży, zginęło w nierównej walce z faszystami. Serca ludzkie zawsze pełne będą czci dla poległych powstańców oraz podziwu, wdzięczności i szacunku dla tych, którzy ze wschodu i zachodu nieśli na skrzydłach samolotów pomoc walczącemu o życie miastu.

J. ZARĘBSKI

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY LPŻ — Wrocław — GST — Görlitz

17.VI.1956 r.

ZAWODY odbyły się w ramach spotkania sportowców wrocławskiego okręgu LPŻ ze sportowcami okręgu GST w Görlitz. Z obu stron w spotkaniu wzięły udział ekipy motocyklistów, strzelców i modelarzy lotniczych.

Grupa polska pod kierownictwem sekretarza ZW LPŻ we Wrocławiu majora Krzyżanowskiego przekroczyła most graniczny w Zgorzelcu dnia 16 czerwca br. o godz. 14-tej. Po stronie niemieckiej koledzy z GST zgotowali nam serdeczne przyjęcie.

Dnia 18 czerwca wczesnym rankiem udajemy się na teren zawodów, którym jest zburzone lecz uporządkowane lotnisko w pobliżu miasta. Podziwiamy sprawną organizację całej imprezy, którą kieruje Hans Herkert, sekretarz organizacji GST w Görlitz. Start modelarski, wzorowo urządzony, pozostaje pod kierownictwem niezwykle sympatycznego kol. Marquardt'a — kierownika sekcji modelarstwa lotniczego GST Görlitz. Mieszaną komisję sportową zawodów tworzą kol. Liewald, Gurak (NRD) i Pakielewicz (Polska).

Po kilku lotach próbnych o godz. 10-tej wystrzał rakiety oznajmia rozpoczęcie 1 kolejki startów. Warunki atmosferyczne wymarzone — pogoda słoneczna i słaby wiatr. Starty odbywają się z dwóch punktów: na jednym szybowce, na drugim gumówki i silnikówki. Rozgrywamy zawody w 6 konkurencjach: szybowce A-1, szybowce A-2, szybowce bezogonowe, gumówki, silnikówki poniżej 1 cm³ poj. silnika i silnikówki do 2,5 cm³. Modelarze niemieccy startują prawie wyłącznie z modelami wykonanymi według opublikowanych planów, u nas natomiast mamy prawie wszystkie konstrukcje własne zawodników. Pod względem wykonania i regulacji modeli górujemy nad gospodarzami, do czego zresztą przyczyniają się lepsze materiały przez nas stosowane (balsa, papier japoński i dobra guma, do której Niemcy tęsknią tak, jak my do ich silników, które widać na wystawach sklepowych). Gwoli sprawiedliwości trzeba dodać, że w NRD każdy modelarz otrzymuje materiały (choć może nie nadzwyczajne), bez żadnych trudności i według swych potrzeb.

Starty przebiegają bardzo sprawnie, kilka motocykli jest stale w pogotowiu. Nastrój jest naprawdę sportowy i koleżeński. Niemcy robią wszystko, aby polskie modele były jak najprędzej z powrotem na starcie. U nas znów Żurad ofiaruje swemu konkurentowi naciąg gumowy, aby polepszyć jego szanse.

A oto jak przebiegały rozgrywki:

W kategorii A-1 kol. Werner Mraz (NRD) uzyskuje 343 pkt, zwyciężając Witolda Zielewicza (Polska) — 283,4 pkt, którego model był trudny do holowania.

W szybowcach A-2 startuje czterech zawodników — po dwóch z każdej strony. Zawiązuje się tu ciekawa i zacięta walka między Karlem Bedrichem (NRD) i Andrzejem Trzcińskim (Polska), która przebiega ze zmiennym szczęściem, lecz ostatecznie kończy się zwycięstwem naszego reprezentanta. Punktacja wygląda następująco:

1) A. Trzciński (Polska)	776,5	pkt.
2. K. Bedrich (NRD)	700,5	„
3) J. Żmijewski (Polska)	431,5	„
4) H. Keutsch (NRD)	289,5	„

W szybowcach bezogonowych Polak, Bolesław Dyl zwycięża Niemca Alfreda Rehorka stosunkiem punktów 300,5:270. Ulegliśmy gospodarzom w kategorii silnikówek poniżej 1 cm³, gdzie Manfred Kolbe (500 pkt) uzyskuje przewagę nad Stefanem Bombolem (287,5 pkt), którego ciekawy model z silnikiem 0,8 cm³ na świecę żarową znika w chmurach w 4-tym locie.

W silnikówkach 1—2,5 cm³ obecny mistrz Polski Wiesław Stec zdecydowanie góruje nad przeciwnikiem. Jego wspaniale wyregulowany model osiąga dużą wysokość, natomiast konkurentowi dwukrotnie zawodzi wyłącznik czasowy silnika. Wynik: Wiesław Stec 726,0 pkt, Dieter Pimmer 196,5 pkt.

W kategorii gumówek walka jest także nierówna. Stanisław Żurad wzbudza największą z naszych zawodników sensację swymi ciekawymi modelami. Niemieccy koledzy z wielkim zainteresowaniem oglądają szczegóły konstrukcyjne i proszą o wskazówki. Wynik konkurencji: Żurad 832 pkt, Werner Jakobi 264 pkt. Żurad uzyskuje najwyższą punktację ze wszystkich zawodników.

Ostatecznie reprezentacja Polski zwycięża w 4 konkurencjach na 6 rozegranych. Sumaryczna liczba punktów 3 637,4 (Polska) i 2 563,5 (NRD), czyli wygraliśmy przekonywującą przewagą 1 073,9 pkt.

Zawody kończą się ogłoszeniem wyników i rozdaniem zwycięzcom nagród (zegarki, silniki modelarskie, dyplomy). Idziemy następnie na piękną betonkę oglądać pokazowe loty modeli na uwięzi. Podziwiamy akrobację „kręconą" po mistrzowsku przez modelarzy NRD. Z naszej strony Mieczysław Wasilewski demonstruje szybki model sterowany pojedyńczą linką, który wzbudza wielkie zainteresowanie.

Wieczorem w niezwykle miłej atmosferze odbył się w salonach hotelu bankiet pożegnalny. Obie reprezentacje wymieniły szereg pamiątkowych upominków. Nam, modelarzom, dostał się piękny silnik Zeiss „Aktivist", który jednogłośnie przyznaliśmy kol. Bombolowi na otarcie łez po zaginionym modelu. Ze swej strony przekazaliśmy niemieckim kolegom większą ilość papieru japońskiego i książek modelarskich. Oczywiście nie obeszło się bez wymiany adresów, odznak pamiątkowych itd. Niejedna zawiązana podczas zawodów przyjaźń przetrwa to spotkanie!

A. T.

KRONIKA *nieoficjalna*

PRZYPUSZCZAM, że wszyscy sportowcy i konstruktorzy — modelarze na świecie zostali poruszeni nowym absolutnym (światowym) rekordem długotrwałości lotu ustanowionym 2 kwietnia 1956 roku przez Franka Bethwaite z Nowej Zelandii. Warto w tym miejscu przypomnieć, że do tej pory posiadaczem absolutnego rekordu długotrwałości lotu był I. Kułakowski (ZSRR) 6 godz. 01 min. (model silnikowy). Obecny rekord wynosi zaś 7 godzin 37 minut i został ustanowiony modelem szybowca zdalnie kierowanego. Warto również przypomnieć, że zaledwie rok temu 17 kwietnia 1955 r. Bethwaite ustanowił międzynarodowy rekord w kategorii modeli szybowców zdalnie kierowanych wynoszący 3 godziny 28 minut.

Bethwaite systematyczną, usilną pracą uzyskał tak piękny ostatnio wynik. Niedawno w jednym ze swoich artykułów pisał on o możliwościach wykorzystania termiki nad oceanem, o swoich studiach prowadzonych nad lotem ptaków morskich (szczególnie mew), no i obecnie wiadomo, że zebrane wiadomości potrafił wykorzystać w praktyce. „Pilotować" model przez siedem godzin to nie żarty. Tu już trzeba umieć więcej od przeciętnego modelarza. I Bethwaite umie, a to dzięki skrupulatnym przygotowaniom ciągnącym się przez długie miesiące, dzięki starannemu opracowaniu modelu, aparatury nadawczej i odbiorczej. Oprócz wyczynu sportowego, rekord Nowozelandczyka jest niewątpliwym wkładem w rozwój badań prądów powietrznych w dolnej warstwie atmosfery ziemskiej, tej wielkiej jeszcze niewiadomej, nie tylko dla modelarzy lotniczych.

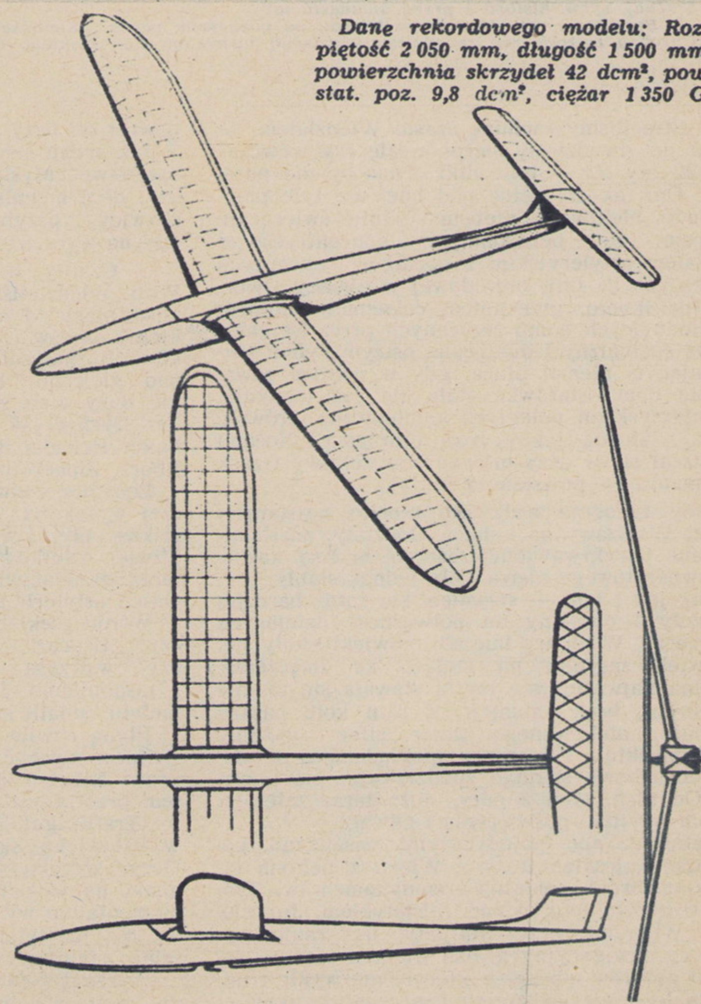
Zagadnienia związane z wykorzystaniem turbulencji w warstwie przyziemnej, ruchami falowymi i innymi nie zawsze dokładnie zbadanymi zjawiskami atmosferycznymi, mogą być ujawnione przy pomocy modeli latających, szczególnie zdalnie sterowanych.

Nie przypadkiem chyba znany szybownik, Amerykanin Mac Cready, w ubiegłym roku ogłosił (prywatnie) konkurs z nagrodami dla modelarzy lotniczych pod hasłem: kto lepiej poda i opisze swoje doświadczenia z prądami cieplnymi i innymi podczas lotów modelarskich. Ciekawa forma konkursu. I kto wie czy zebrane w ten prosty stosunkowo sposób wiadomości nie przyczyniają się do sukcesów szybowników i wszechstronniejszego rozwoju meteorologii.

Jakże mało wiemy właściwie o prądach cieplnych. Niedawno jeden z naszych czołowych konstruktorów wprost narzekał, że nikt mu nie może podać bliższych danych o „kominach", o sytuacjach panujących w niektórych chmurach itp. Faktycznie tak jest. O ile dobrze umiemy przewidywać pogodę i stosunkowo dużo wiemy co się dzieje w wyższych warstwach atmosfery, to wysokości małe są słabo zbadane. Wydaje się, że tu właśnie mają szerokie pole do popisu modele latające. Trudno z tego miejsca apelować, ale warto zwrócić uwagę tych osób, które umieją badać i wyciągać ze swoich badań wnioski, by choć trochę poświęcili czasu na doświadczenia.

Przypuszczam, że rekordy dla rekordów to byłoby już obecnie smętne hasło. Raczej: rekordy dla nauki, ale pod warunkiem, że modele nasze będą więcej latać, a my będziemy umieli notować — i publikować poczynione obserwacje.

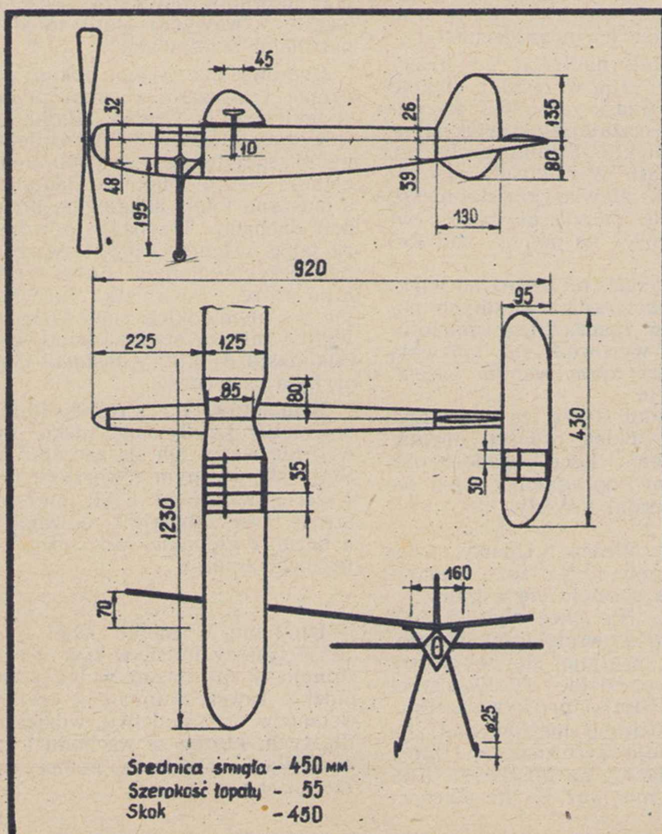
OBSERWATOR



Dane rekordowego modelu: Rozpiętość 2 050 mm, długość 1 500 mm, powierzchnia skrzydeł 42 dcm², pow. stat. poz. 9,8 dcm², ciężar 1 350 G.

POLSKIE MODELE LATAJĄCE

Model z napędem gumowym BD-XXX Zbigniewa Jędrzejowskiego (Kraków) — XXI OZML. Konstruktor modelu Bolesław Degler. Przekładnia przednia 1:2.



Balonem PRZEZ KONTYNENTY

Napisał: ZBIGNIEW BURZYŃSKI (5) Ilustrował: Janusz Grabiański

Po chwili marszu trafiliśmy na piękną szeroką ścieżkę z wyraźnymi śladami obuwia. Serca zabiły raźniej. Kroki nasze stały się wydłużone i sprężyste. Przypuszczaliśmy, że wkrótce dojdziemy do jakiegoś osiedla lub linii kolejowej. W tym drugim przypadku mieliśmy stanąć na torze i zatrzymać najbliższy przejeżdżający pociąg.

Równocześnie nasuwały się myśli: jaki to będzie pociąg, osobowy czy towarowy, czy uda się go zatrzymać. Zacząłem układać sobie w języku angielskim, francuskim i niemieckim pierwsze zdania potrzebne w podobnych okolicznościach. W Ameryce Północnej, jak sądziłem, można spotkać wszystkie popularniejsze języki europejskie. Nie wiedzieliśmy przecież w jakich znajdujemy się okolicach. Mniej więcej po godzinie przeszliśmy przez most nad rozpadliną terenu, wykonany najoczywiściej ręką ludzką z pni drzewnych ociosanych siekierą. Maszerowaliśmy coraz prędzej. Wreszcie o godzinie 8.30 wyszliśmy nagle z otaczającego nas lasu.

Przed nami zalegał wąski stok pokryty trawą. U jego stóp lśniły w słońcu dwie taśmy szyn kolejowych. Dalej rzeka toczyła wartko swe wody. Ścieżka dochodziła do drewnianej, samotnej budki nad torem.

Zrobiło się nam wesoło. Jaki piękny jest świat! Jaka wspaniała przyroda! I jaki mądry człowiek, który wybudował kolej!

Uścisnęliśmy sobie dłonie w milczeniu.

Budka przy torze miała jedne drzwi i jedno okno — wszystko zabite gwoździami. Nad drzwiami napis:

„Lemieux"

i nic więcej. Żadnej wskazówki.

Rozłożyliśmy mapy. Nazwa francuska, czyli powinna to być Kanada. Na mapach naszych, które były w skali 1:2 300 000, nie mogliśmy jednak znaleźć tego przystanku, mimo, że linii kolejowych w Kanadzie jest tak niewiele.

Badaliśmy mapy z pół godziny.

Wobec francuskiego brzmienia nazwy przystanku kolejowego przymuszałem się do myślenia po francusku, aby tym łatwiej móc porozumieć się w razie gdy zjawi się pociąg.

Jednak w podobnych sytuacjach rzadko następuje to, co się przypuszcza. Tak było i teraz: usłyszeliśmy odgłos silnika spalinowego i wkrótce spoza zakrętu wytoczyła się drezyna z czterema ludźmi w robotniczych ubraniach.

Hynek podniósł rękę do góry. Jeden z robotników skinął potakująco głową. Drezyna zatrzymała się przed nami.

Nie wiem dlaczego w ostatniej chwili zmieniłem zamiar i zamiast po francusku zabrałem głos w łamanym angielskim języku:

— We landed in the forest and we are hungry.

Żaden muskuł nie drgnął na twarzach robotników. Patrzyli na nas zgodnym wyrazem nic nie mówiących oczu.

Pytałem dalej:

— Do you speak french or german?

Nic.

— Nous avons atteris on ballon il y a quelques jours dans cette forêt. Nous avons faim.

Nic.

Pytałem coraz prędzej, przeleciała mi bowiem przez głowę rozpaczliwa myśl, że nie zrozumiawszy nas zapuszczą silnik i odjadą, zostawiając nas głodnych przy torze:

— Personne ne parle francais?

Nie było odpowiedzi. Już chciałem się odezwać po niemiecku, gdy jeden z robotników zwrócił się do drugiego w języku mocno przypominającym francuski.

— Vous parlez donc francais! — zawołałem.

— Mai oui, nous sommes Canadiens francais — odpowiedział jeden z nich.

Ich wymowa języka francuskiego była dziwna, lecz mimo to dalsze porozumienie odbyło się szybko. Po pierwszych wyjaśnieniach jeden z robotników, wyglądający na przełożonego pozostałych zaprosił nas na drezynę mówiąc, że zabiera nas do siebie.

Po 20 minutach (o godz. 10.30) zatrzymaliśmy się na małej stacyjce Laurent, linii kolejowej Quebec — Lac St. Jean.

Wędrówka nasza skończyła się, można powiedzieć, że w odpowiedniej chwili. Nie mieliśmy już ani jednej zapałki, ani kawałka papieru z wyjątkiem map. Od dwóch dni żywiliśmy się tylko wodą; maszerować mogliśmy najwyżej jeszcze dwanaście godzin.

Rodzina naszego gospodarza nazwiskiem Julien i on sam okazali nam najdalej idącą gościnność: co mieli, było do naszej dyspozycji.

Ustaliliśmy mniej więcej położenie naszego balonu na mapie. Okazało się, że od ostatniej rozpoznanej miejscowości w czasie lotu, tj. od Muskoka, którą minęliśmy 3 września o godzinie 22,35, przelecieliśmy przestrzeń około 650 km z prędkością 65 km/h. Zysk zatem na dużych wysokościach był widoczny. Lot trwał 39 godzin i 31 minut ze średnią prędkością 35 km/h na całej przestrzeni około 1 370 km.

Przed odlotem spodziewałem się lądowania na Labradorze i w rezultacie spełniłoby się to, gdybyśmy byli nie wyrzucili radioodbiornika. Z drugiej strony jednak trzeba sobie powiedzieć, że nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło: po doświadczeniach wyniesionych z przemarszu przez las zrozumieliśmy, że z Labradoru, nie mając broni myśliwskiej, nie bylibyśmy nigdy wyszli, a w każdym razie nie o własnych siłach.

Zjadłszy ostrożnie skromny posiłek u gościnnych Julienów udaliśmy się na spoczynek. Jednak podniecenie nie pozwoliło nam usnąć, mimo wielkiego wyczerpania. Cieszyliśmy się, że jesteśmy między ludźmi i w dodatku tak gościnnymi, lecz niepokój o miejsce, jakie zajęliśmy w zawodach, był przygniatający.

O godzinie 17 tegoż dnia Julien odwiózł nas drezyną do odległego o 40 minut drogi miasteczka Rivière a Pièrre. Stąd o godzinie 20 nadaliśmy pierwsze telegramy.

Pół miasteczka zbiegło się, by nas zobaczyć. Od razu autografy! Gdyby nie noc, jużby nas fotografowano. Gościnność i serdeczność okazywana nam przez wszystkich była ujmująca.

Dowiedzieliśmy się, że tegoż dnia rano na poszukiwanie nas wyszła z Rivière a Pièrre ekspedycja złożona z 8 funkcjonariuszy leśnych. Na podstawie wiadomości, że widziano nas z jakiegoś jeziora, przelatujących 4 września około godziny 9 rano, tamtejszy inspektor leśny, Josaphat St. Pierre, tak dobrze wytyczył drogę ekspedycji, że byłaby się na pewno na nas natknęła najdalej w drugim dniu marszu. Prosiliśmy zaraz o odwołanie dzielnych leśników. Nazajutrz byli już z powrotem, tak, że mieliśmy sposobność podziękować im za ich wysiłki. Dowiedzieliśmy się również, że 4 balony współzawodników lądowały już dawno i to na odległościach krótszych niż nasze. Nie było jedynie wiadomości o balonie „Good Year" z Van Ormanem, któremu wróżono tragiczny los. Mówiono i pisano o burzy, która miała zniszczyć balon, o możliwości zatonięcia w Atlantyku itp.

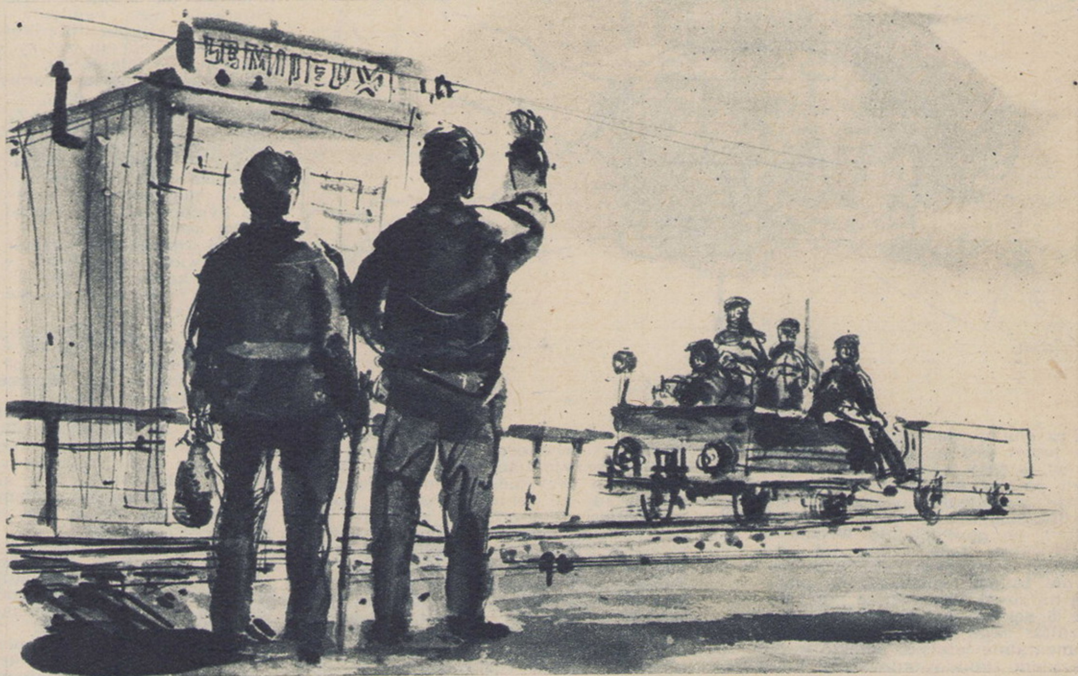
Noc z 9 na 10 września była po dziewięciu nocach pierwszą, jaką spędziliśmy w łóżkach hotelowych. Ubrania nasze były tak zniszczone, że nie mogliśmy pokazywać się w nich między ludźmi. Gospodarz pożyczył nam więc swoje, gdyż w Rivière a Pièrre prócz bielizny nie można było kupić gotowej odzieży, zwłaszcza w niedzielę.

Nazajutrz otrzymaliśmy depeszę następującej treści:

„Serdecznie gratuluję waszego wspaniałego lotu, spotkamy się w przyszłym roku w Warszawie — Settle".

Telegram ten wiele mówił. Przede wszystkim przyszło nam na myśl, że Settle gratulując nam zwycięstwa posiada jakieś wiadomości o Van Ormanie i to na pewno tragiczne. Sądząc z kierunku naszego lotu przypuszczaliśmy, że ominąwszy burzę nad kontynentem Van Orman wpadł do Atlantyku. Z drugiej strony w porannych gazetach znaleźliśmy wzmianki, że rząd Stanów Zjednoczonych zamierza wysłać sterowiec na poszukiwanie Van Ormana i nasze (póki nie było od nas wiadomości), co oznaczało znowu, że los jego jest nadal nieznany. Więc chociaż niewiele dawano nam w tym dniu czasu do rozmyślania, nastroje nasze graniczyły z rozterką.

Idąc przez las po lądowaniu, spodziewaliśmy się ostatniego, w najlepszym razie przedostatniego miejsca w zawodach. Teraz dowiadywaliśmy się, że zajęliśmy jedno z pierwszych



miejsc, lecz być może w tragicznych okolicznościach dla współzawodników.

Tymczasem Rivière a Pièrre zaludniło się. Ciągle ktoś przyjeżdżał pociągiem lub samochodem, aby nas zobaczyć, usłyszeć coś od nas lub zaopiekować się nami. I tak zjawili się dziennikarze, przedstawiciele władz kanadyjskich oraz sekretarz polskiego konsulatu z Ottawy. W dniu 11 września znaleźliśmy się w Quebec.

Należało naprzód określić położenie balonu w puszczy Montmorency lub rezerwacie Laurentide, gdyż nasze wskazówki z przemarszu nie były dokładne. Następnie, zależnie od położenia, trzeba było zorganizować wyprawę po balon lub zrezygnować z niej w razie zbyt wysokiego kosztu.

Podczas trzeciego lotu, dokonanego wynajętym od Kanadyjskich Linii Lotniczych wodnosamolotem pasażerskim, znaleziono balon i określono jego położenie. Okazało się, że wylądowaliśmy o 7 mil statutowych (około 11 km) od linii kolejowej, w pobliżu jeziora Des Aulnes, a przez 5 dni następnych przybliżaliśmy się po linii łuku do toru, przebywając ogółem pieszo 13 mil (21 km). Jest to dowodem, jak ciężkie do przebycia są tamtejsze tereny. Obszar ten należy do rezerwatu zwierzyny Parku Narodowego Laurentide.

Tymczasem pisma doniosły, że Van Orman i jego towarzysze zostali znalezieni żywi, lecz chorzy i wycieńczeni, w stanie Ontario, niedaleko Sudbury. Lądowali pamiętnej nocy z 3 na 4 września, przymusowo zgnieceni burzą. Przykra zmora ich śmierci minęła. Wysłaliśmy telegram.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

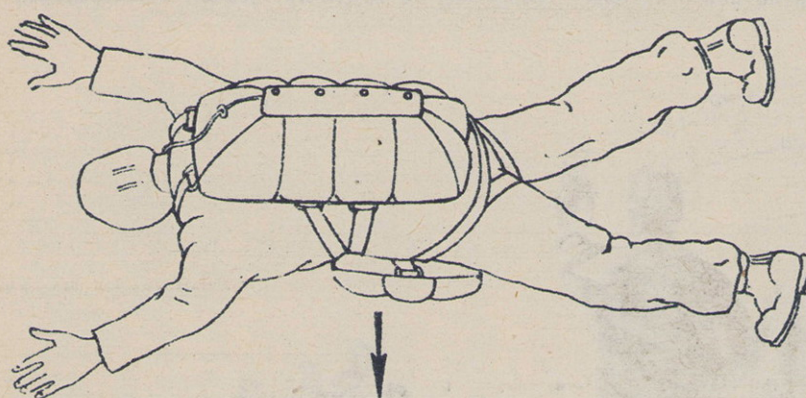
Wymieniamy doświadczenia

UWAGI O STEROWANIU CIAŁEM PODCZAS SPADANIA

TADEUSZ BABIARZ

MIĘDZYNARODOWE Zawody Spadochronowe w Bułgarii w 1955 r. wykazały braki, jakie mają nasi skoczkowie w porównaniu z czołowymi skoczkami ZSRR i CSR. Poziom reprezentowany przez skoczków Związku Radzieckiego i Czechosłowacji daleko przewyższa poziom skoczków polskich. Kwestia ta moim zdaniem nie podlega dyskusji. Jasne jest, że radziecki sport spadochronowy jest obecnie uważany za potęgę na skalę światową. Nic też dziwnego, że polska reprezentacja uległa reprezentacjom ZSRR i CSR.

Nasi skoczkowie po powrocie z Bułgarii dzielili się wrażeniami i uwagami z pozostałymi w kraju wyczynowcami. Jedną z wielu wiadomości, stosunkowo ważną dla skoczków wyczynowych, była możliwość sterowania ciałem podczas spadania.



Rys. 1

Przysłuchiwałem się dyskusjom na ten temat prowadzonym przez instruktorów, którzy niewątpliwie o tym słyszeli po raz pierwszy. Jeszcze w Mrągowie zacząłem zastanawiać się nad możliwościami akrobacji spadochronowej, a po powrocie do Wrocławia wypróbowałem teoretyczne jej założenia. Skacząc z wysokości 1 000 m na opóźnienie 10 sek, spadałem na płask twarzą do ziemi, obserwując ręce. Po upływie 5 sekund lekko wychyliłem dłonie. Rezultat tego ruchu był piorunujący: momentalnie lotnisko uciekło w bok, zobaczyłem zabudowania stacji kolejowej, Pa-Fa-Wagu, następnie — już nic nie widząc — otworzyłem spadochron.

Po wylądowaniu wysłuchałem kilku złośliwych uwag kolegów, w rodzaju: ale cię wymieszało! Nie zważając na docinki zastanawiałem się nad przyczyną tak gwałtownej reakcji na wychylenie dłoni. Początkowo nic mądrego nie mogłem wymyśleć, a po pewnym czasie zdecydowałem się na powtórną próbę, lecz przy większym opóźnieniu. Skakałem ostatni. Samolot prowadził Adam Witek, skok z wysokości 1 200 m, opóźnienie 15 sekund. Po oddzieleniu się od samolotu liczyłem do 5 sekund. Potem obserwując cały czas ręce lekko wychyliłem dłonie w prawo: ciało moje zaczęło obracać się również w prawo, ale przy próbie kontrolowania i nadawania obrotu w przeciwną stronę nie wytrzymałem nerwowo i znów mocno wychyliłem dłonie z podobnym rezultatem końcowym, jak przy pierwszym skoku. Był to mój ostatni skok w 1955 r.

Praktykę i próbę można z powodzeniem zastąpić rozważaniami teoretycznymi. W wolnych chwilach zacząłem studiować dzieła o aerodynamice ciał. Pomogły mi one zrozumieć zagadnienie sterowania podczas spadania.

Na skoczka po opuszczeniu pokładu samolotu działają dwie siły: prędkość nadana przez samolot = V, przyspieszenie ziemskie g = 3,8 m/sek. Prędkość nadana skoczkowi przez samolot tylko w pierwszych sekundach wpływa na tor spadania. Praktycznie po 5 sekundach prędkości V nie biorę pod uwagę, przyjmując, że skoczek spada ze stałym przyspieszeniem g. Po opóźnieniu 10—12 sekund prędkość spadania ustala się i od tego momentu rozpatrywałem możliwość zmiany pozycji skoczka. Sprawa jest o tyle uproszczona, że przy ustalonej prędkości spadania każdy element ciała skoczka stawia mniej więcej stały opór (przyjmując, że gęstość „q" powietrza jest jednakowa). W takich wyidealizowanych warunkach — spadając stylowo z rękami i nogami rozrzuconymi — jest możliwość obrotu w płaszczyźnie poziomej, jeśli się odpowiednio zmieni położenie dłoni. Wielkość kąta wychylenia dłoni winna być odwrotnie proporcjonalna do długości rąk, kąta rozstawienia wysunięcia rąk do przodu oraz do obniżenia rąk w stosunku do tułowia.

Środek ciężkości ciała człowieka leży mniej więcej na wysokości 2/3 wysokości (licząc od stóp), nawet ze spadochronem (u skoczków niskich nieznacznie obniża się). Biorąc środek ciężkości za oś obrotu, odpowiednio ustawiając ręce (jak podane wyżej) i wychylając dłonie — można uzyskać przy tym samym kącie wychylenia (ale różnym położeniu rąk) różne szybkości obrotu.

Prędkość kątowa ciała skoczka zależy od wielkości działającego momentu obrotowego. Im większe będzie ramię działania, tym uzyskamy większą prędkość obrotu. Mając możliwość zmiany długości ramienia (przy odpowiednim ustawieniu rąk), można zmieniać prędkość kątową, ale przy takim manewrowaniu rękami zmieni się również kąt nachylenia ciała skoczka. Przy wyciągnięciu rąk na całą długość i przy minimalnym kącie rozwarcia wychylając dłonie o kąt 45° uzyskamy najszybszy obrót, czasami dla długorękich skoczków przykry w skutkach (utrata orientacji).

Obrót nie powinien być zbyt szybki, ani zbyt wolny, a to zależy wyłącznie od budowy skoczka. Nie każdy spadochroniarz może pozwolić sobie na wychylenie dłoni o kąt 45°, nie może też skrócić ramienia (przez ugięcie rąk), ponieważ przejdzie ze spadania płaskiego w strome. Natomiast skoczek o niskim wzroście wychylając dłonie o kąt mniejszy niż 45° uzyska małą prędkość obrotu. Przyjmuję, że powierzchnia dłoni jest mniej więcej jednakowa u wszystkich dorosłych ludzi (pomijając wyjątki), a tym samym wielkość siły składowej przy wychyleniu o ten sam kąt jest jednakowa.

Zależnie od długości ramienia r (rys. 1) skoczek będzie miał pozycję: zadartą (przy maksymalnej długości r), płaską (przy r ustalonym przez skoczka) lub stromą (głowa pod horyzontem, v za małe). Jeżeli skoczek przy płaskim spadaniu (czyli dobrał sobie wysunięcie rąk do przodu) ma już ustalone r, wychyli dłonie o kąt 45°, uzyska maksymalną siłę składową poziomą, która działając na ramię r daje zależnie od długości tego ramienia odpowiednie prędkości kątowe (prędkość obrotu).

Prędkość obrotu zależy od wielkości momentu działającego, a moment ten zależy od długości ramienia r przy ustalonej sile. W (rys. 1), która jest maksymalna i stała przy wychyleniu dłoni o kąt 45°. Wychylając dłonie o kąty kolejno mniejsze lub większe od kąta 45°, uzyskamy prędkości obrotów mniejsze. Jest to proste, ponieważ dla kątów mniejszych i większych od 45° ale symetrycznych, wartość 7 tgα tych kątów jest identyczna — mniejsza od 1, a to właśnie jest wartość 7 tgα = 45°.

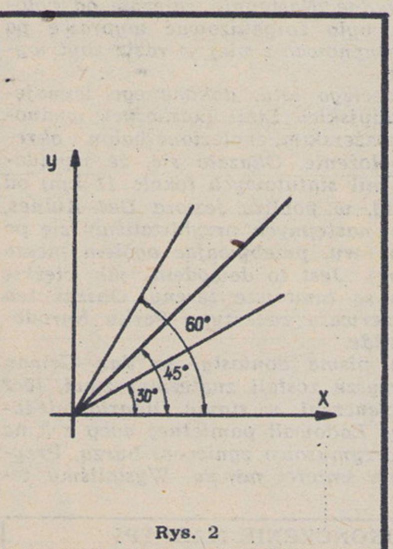
Jak widać w tabelce wartości tangensów kątów 0°—90°, 15°—75°, 18°—72° itd. mają te same wartości mniejsze od tg 45° = 1.

Na rys. 2 przedstawiona jest symetria kątów o tej samej wartości tangensa, przyjmując jako oś symetrii linię pod kątem 45°. Wniosek stąd prosty: zależnie od długości l skoczka, od długości jego rąk, położenia rąk przy spadaniu, co warunkuje długość r, skoczek wykonywać może wychylenie dłoni o taki kąt, przy którym prędkość obrotu byłaby taka ,aby skoczek mógł dokładnie obserwować ziemię i widzieć obrane przez siebie, czy też wyłożone punkty orientacyjne.

Po opracowaniu powyższych spostrzeżeń przeczytałem w numerze 9/243 „Skrzydlatej Polski" artykuł Pawła Storczienki pt. „Sterowanie podczas spadania", w którym Storczienko zaleca początkującym skoczkom wyczynowym kwestionowane przeze mnie wychylenie dłoni o kąt 45°. Autor nie podał uzasadnienia, dlaczego najwygodniej jest stosować to wychylenie dłoni. Jak wynika z jego artykułu, jest on nastawiony na ujawnienie i podkreślenie błędów wykonywanych przez początkujących skoczków spadochronowych, czego ja nie mogłem opisać, nie mając dostatecznych podstaw z praktyki.

Sądzę, że po przeczytaniu tego artykułu większość kolegów instruktorów, którzy próbowali sterowania podczas spadania, ewentualnie interesuje się tym zagadnieniem i wypowie się na łamach naszego pisma, co wzbogaci wiadomości mniej zaawansowanych instruktorów i skoczków wyczynowych.

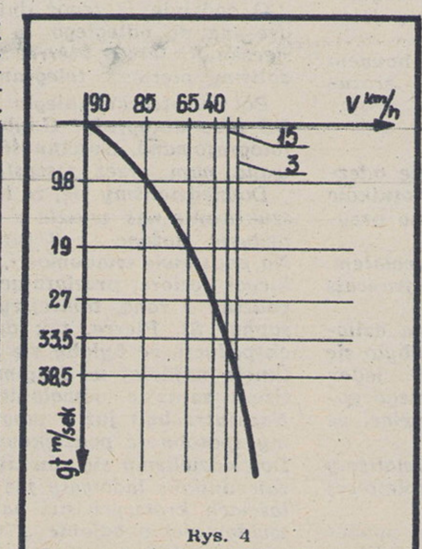
Rys. 1. Położenie ciała skoczka podczas spadania twarzą do ziemi. Rys. 2 — Symetria kątów o tej samej wartości tangensa. Rys. 3 — Tabelka wartości tangensów. Rys. 4 — Wykres sił działających na skoczka w czasie spadania.



Rys. 2

tg	0°	0	90°
	15°	$2-\sqrt{3}$	75°
	18°	$\frac{\sqrt{25-10\sqrt{5}}}{5}$	72°
	22°30'	$\sqrt{2}-1$	67°30'
	30°	$\frac{1}{\sqrt{3}}$	60°
	36°	$\sqrt{5-2\sqrt{5}}$	54°
	45°	1	45°

Rys. 3



Rys. 4

Dokończenie ze str. 10



Drużyna francuska, która startowała w trójmeczu spadochronowym w Sarajevie: od lewej — Monika Laroche, Buschiazzo, Foulain, Cledassou i kierownik ekipy.

niczych. Poniżej 100 skoków miała tylko L. Rozanowa z Moskwy, a najwięcej, bo 1 554 — N. Nikitin.

Na przebieg zawodów złożyło się pięć konkurencji:

I. Skok z wysokości 600 m na celność lądowania. Mistrzami zostali: A. Kalinin (1,37 m i 3,97 m) oraz N. Prjachina (18,43 m i 11,7 m).

II. Skok z 20-sekundowym opóźnieniem na celność lądowania z oceną czasu i stylu spadania. Mistrzami zostali: F. Nejmark — 683,5 pkt oraz H. Muchina — 675,5 pkt.

III. Skok z 30-sekundowym opóźnieniem przy czym należało wykonać podczas spadania zwroty w lewo i w prawo o 360 stopni. Punktacja: styl, czas spadania oraz jakość wykonania spirali, z tym, że za odchylenie w granicach 10 stopni przepadały punkty, których można było otrzymać za każdy zwrot po 50. Styl + 100 pkt. Mistrzami w tej trudnej konkurencji zostali: N. Nikitin i W. Sieliwierstowa.

IV. Skok z wysokości 1 000 m na celność lądowania. Mistrzami zostali: M. Dmitrow (2,1 m i 7,12 m) oraz W. Sieliwierstowa (10,24 m i 20,4 m).

V. Skok z wysokości 1 500 m na celność lądowania. Mistrzami zostali: N. Tkaczenko (8,54 m i 6,68 m) oraz W. Sieliwierstowa (6,86 i 5,50 m).

Mistrzami VIII WZSpad zostali: Feliks Nejmark — 1 050,2 pkt na 1 110 możliwych i Walentyna Sieliwierstowa — 862,5 pkt.

Wszyscy skoczkowie, za pierwsze miejsca (mistrzowie ZSRR na rok 1955) otrzymali złote medale, za drugie — srebrne, a za trzecie brązowe. Zawody wykazały wysoki poziom sportowy oraz poważny wzrost opanowania techniki skoku. Były one nie tylko poważnym ale i potrzebnym treningiem przed III Spadochronowymi Mistrzostwami Świata.

W dniach 2, 3 i 4 września 1955 roku w Sarajewie odbył się trójmecz spadochronowy

FRANCJA — JUGOSŁAWIA — WŁOCHY,

który można nazwać małymi mistrzostwami świata. W spotkaniu wzięło udział 16 zawodników, w tym dwie kobiety — Laroche i Tanaskovic. Rozegrano cztery konkurencje: skok 600 m na celność lądowania, skok 1 000 m z opóźnieniem na celność lądowania oraz skok 1 500 m z 20-sekundowym opóźnieniem z oceną stylu spadania i skok z 30-sekundowym opóźnieniem.

Zwycięzcą został Damnajanovic (Jugosławia) — 554,33 pkt. Drugie miejsce zajął Buschiazzo (Francja) — 526,72 pkt. Trzeci był Milicevic (Jugosławia) — 520,76 pkt, 4. Dobrinic (Jugosławia) — 486,60 pkt, 5. Cledassou (Francja) — 486,12 pkt, 7. Laroche (Francja) — 409,75 pkt, 12. Boschi (Włochy) — 181,72 pkt, 13. Tanaskovic (Jugosławia) — 176,08 pkt.

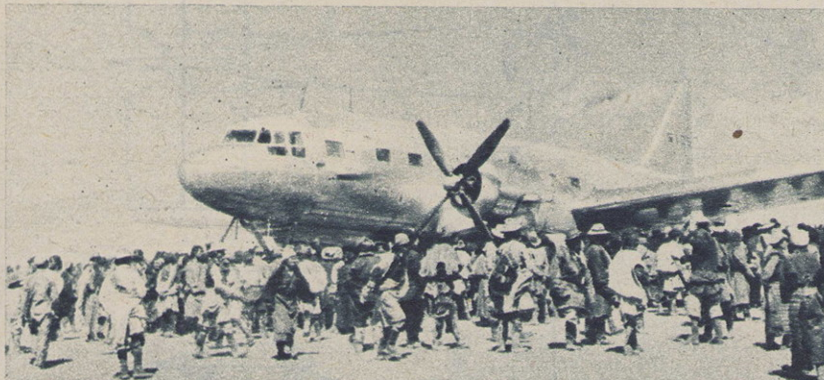
W klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsce zdobyła ekipa Jugosławii — 1 377,12 pkt, drugie — Francja — 1 328,81 pkt, a trzecie Włochy — 355,17 pkt.

Trójmecz rozegrany w Sarajevie wykazał, że poziom sportowy skoczków jugosłowiańskich w sposób widoczny się podniósł, natomiast Włochów uległ jedynie nieznacznej poprawie, ale mimo wszystko nadal o dwie klasy pozostaje w tyle za Francją i Jugosławią, które w tym przypadku były dla siebie równorzędnymi partnerami.

W omawianych 15 ważniejszych imprezach spadochronowych zwrócono przede wszystkim uwagę na rodzaj rozgrywanych konkurencji oraz ich wyniki, aby czytelnik interesujący się sportem spadochronowym mógł sam wysnuć wiele wniosków. Jeżeli z minionego okresu wybrano około 1/3 przeprowadzonych imprez, to tylko dlatego, aby w sposób szybki i krótki naszkicować dotychczasowy obraz rozgrywanych zawodów. Trwające obecnie w Moskwie III Spadochronowe Mistrzostwa Świata staną się niewątpliwie podsumowaniem dotychczasowych osiągnięć i jednocześnie wskażą na nowoczesne kierunki w rozwoju sportu spadochronowego na świecie.

POCZTA Lotnicza Skrzydlatej POLSKI

KOMUNIKACJA LOTNICZA CHIŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWEJ



Ił-12 na lotnisku w Lhassie.



Ludność miejscowa wita lotników.

Nasi Czytelnicy Jerzy Rossa z Warszawy, Andrzej Huza z Gdańska i inni — proszą redakcję o bliższe informacje dotyczące rozwoju lotnictwa komunikacyjnego Chin Ludowych. Spełniając ich życzenie, zamieszczamy poniżej kilka szczegółów na ten temat.

26 maja br. odbył się pierwszy lot na nowootwartej linii lotniczej Pekin — Lhassa (Tybet). Podróż z Pekinu trwająca 10 godzin na trudnej, wysokogórskiej trasie została pomyślnie zakończona. Lotnisko w Lhassie jest położone na wysokości 3 600 m nad poziomem morza. Fakt ten był zapowiedzią dalszego rozwoju chińskiego transportu lotniczego oraz dużym osiągnięciem chińskich pilotów komunikacyjnych.

Wydarzenie powyższe nie było jedynym podczas ostatnich sześciu lat działalności chińskiego lotnictwa komunikacyjnego. W roku 1950 na podstawie umowy zawartej między ChRL a ZSRR utworzono Chińsko-Radzieckie Towarzystwo Linii Lotniczych, którego działalność zakończyła się w styczniu ubiegłego roku. Obecnie komunikację lotniczą na terenie Chin utrzymują wyłącznie samoloty chińskich linii lotniczych. Natomiast kilka linii łączących ZSRR z Chinami jest obsługiwane przez samoloty obu krajów. Dzięki pomocy Związku Radzieckiego chińska komunikacja lotnicza szybko się rozwija. Stolica państwa — Pekin — jest połączona z wieloma ośrodkami przemysłowymi i kulturalnymi kraju oraz z 27 dużymi miastami jak: z Charbinem, Mukdenem, Kantonem, Urumczi, z wyspą Hainan i innymi. Przewóz pasażerów i towarów w pierwszym kwartale bieżącego roku wyraża się w wysokich liczbach. W porównaniu z rokiem 1950 transport pasażerów i ładunku był dziewięć razy większy. Pomyślnie także zostały zakończone próby użycia samolotów w gospodarce rolnej, leśnej i przy pracach geologicznych.

W planach rozwoju komunikacji lotniczej Chiny Ludowe uwzględniły szeroką łączność z zagranicą. Bezpośredni lotniczy ruch handlowy nawiązany będzie z 30 obcymi krajami, m. in. z krajami demokratycznymi w Europie i Azji. Ostatnio Chińska Republika Ludowa podpisała umowę o nawiązaniu stałej komunikacji lotniczej z Wietnamską Republiką Demokratyczną i Burmą.

ZIEMIA WIDZIANA Z RAKIETY

Nasz czytelnik **Henryk Więckowski** z Poznania prosi o podanie jak wygląda powierzchnia Ziemi oglądana z wielkich wysokości.

W ramach prób pocisków rakietowych, jakie realizowane są w różnych krajach, odbywa się często eksperymentalne fotografowanie Ziemi z dużej wysokości. Dokonuje się tego przy pomocy aparatu fotograficznego umieszczonego w dziobie rakiety. Aparat ten po wykonaniu samoczynnie serii zdjęć oddziela się od rakiety i opada na spadochronie.

Do fotografowania z rakiet, stosowane są trzy typy aparatów fotograficznych: kamera filmowa 16 mm o prędkości przesuwu 5 klatek na sekundę, kamera filmowa o prędkości przesuwu 16 klatek na sekundę i wreszcie kamera lotnicza o wymiarze obrazu 10 x 12,5 cm.

Aparaty filmowe używane są do określania toru lotu rakiety i rejestracji jej „demontażu" (np. oddzielanie się dziobu). Kamera lotnicza fotografuje powierzchnię Ziemi i zachmurzenie istniejące ponad nią. Zależnie od spełnianej funkcji przez kamerę, obiektyw jej skierowany bywa zgodnie z kierunkiem lotu, w bok lub do tyłu.

Reprodukowane zdjęcia wykonane zostały w USA z rakiety Viking 11 z różnych wysokości. Teren objęty fotografiami należy w większości do Meksyku, a w małej tylko części do Stanów Zjednoczonych. (RW)

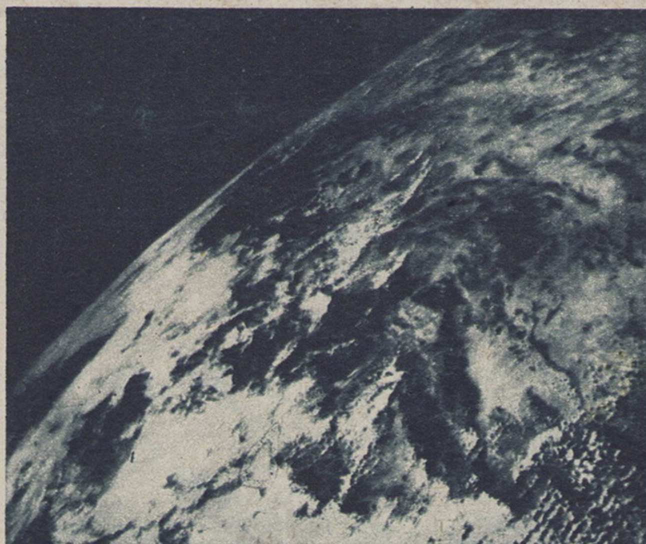
(Wszystkie zdjęcia — „Jet Propulsion")



W chwili wykonywania tego zdjęcia z wysokości 255 km horyzont odległy był od aparatu fotograficznego o 1 800 kilometrów.



Okolica Rio Grande widziana z wysokości 255 km. Powierzchnia sfotografowana wynosi 42 000 km²!



Na tym zdjęciu (złożonym z dwóch) widać, wprawdzie niezbyt wyraźnie, cały niemal Meksyk.

LOTNICZE REKORDY SWIATOWE (17)

KLASA E — SMIGŁOWCE

Smigłowce lekkie ugrupowane wg ciężaru całkowitego w locie

Podklasa E-1-a (ciężar do 500 kG)

Wysokość

— Jean Dabos (Francja), na śmigłowcu „Djinn 2" z silnikiem Turbomeca „Palouste" dnia 29.12.1953 r. **4 789 m**

Podklasa E-1-b (ciężar od 500 do 1 000 kG)

Wysokość

— Jean Boulet (Francja), na śmigłowcu SE „Alouette" z silnikiem Turbomeca Artouste II, dnia 6.6.1955 r. **8 209 m**

Podklasa E-1-c (ciężar od 1 000 do 1 750 kG)

Odległość w obwodzie zamkniętym

— Jean Boulet (Francja), na śmigłowcu SE-3-120" z silnikiem Salmson 9-NH, dnia 2.7. 1953 r. **1 252,572 km**

Prędkość na trasie 100 km

— Jean Boulet (Francja) na śmigłowcu „SE-3-120" z silnikiem Salmson 9-NH, dnia 2.7.1953 r. **110,314 km/h**

Prędkość na trasie 500 km

— Jean Boulet (Francja), na śmigłowcu „SE-3-120" z silnikiem Salmson 9-NH, dnia 2.7. 1953 r. **107,193 km/h**

Prędkość na trasie 1 000 km

— Jean Boulet (Francja), na śmigłowcu „SE-3-120" z silnikiem Salmson 9-NH, dnia 2.7. 1953 r. **103,813 km/h**

KLASA G — SPADOCHRONY KATEGORIA I — SKOKI INDYWIDUALNE WYKONANE W DZIEŃ

Ia — Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu

— Zinaida Ozjerowa (ZSRR), dnia 29.5.1953 r. **4 953 m**

— Lubow Mazniczenko (ZSRR), dnia 25.1.1954 r. **7 421 m**

— Jewgienij Zabojarkin (ZSRR), dnia 1.6.1955 r. **9 164 m**

Ib — Długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronu

— A. K. Sułtanowa (ZSRR), dnia 10.9.1952 r. **7 246 m**

Id — Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 600 m

— Jerzy Kubaczewski (Polska) dnia 11.6.1954 r. **1,66 m**

— Petar Madjarevic (Jugosławia), dnia 17.5.1956 r. **1,10 m**

Id — Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1 000 m

— Mikołaj Tkaczenko (ZSRR), dnia 14.6.1954 r. **18,90 m**

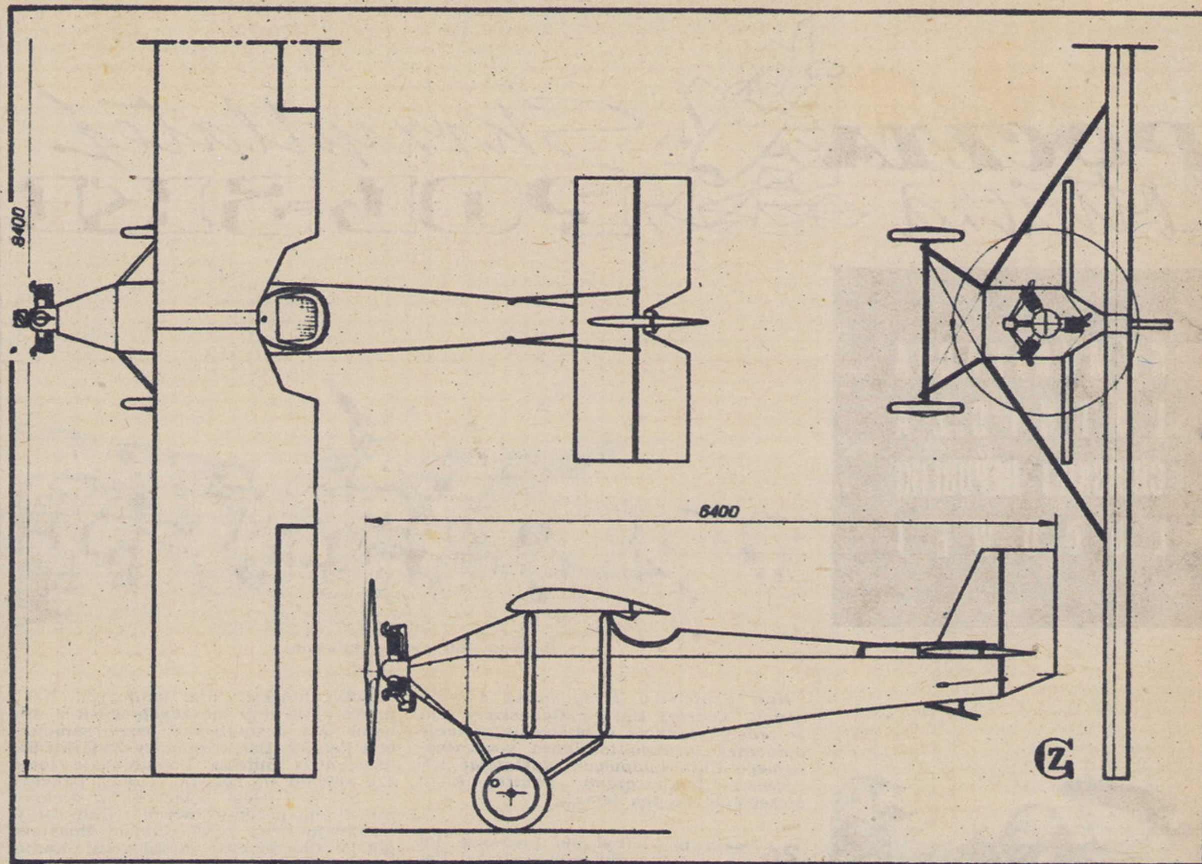
— Stefan Pisko (Czechosłowacja) dnia 25.5.1955 r. **9,91 m**

— Wiktor Rakow (ZSRR), dnia 4.8.1954 r. **5,70 m**

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL. WYDAWCA: PP WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE: Redaguje zespół. Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny. Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji). Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, telefon 6-61-01. Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,92 zł, półrocznie — 21,84 zł, rocznie — 43,68 zł. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego.

Zam. 4302/C B-25

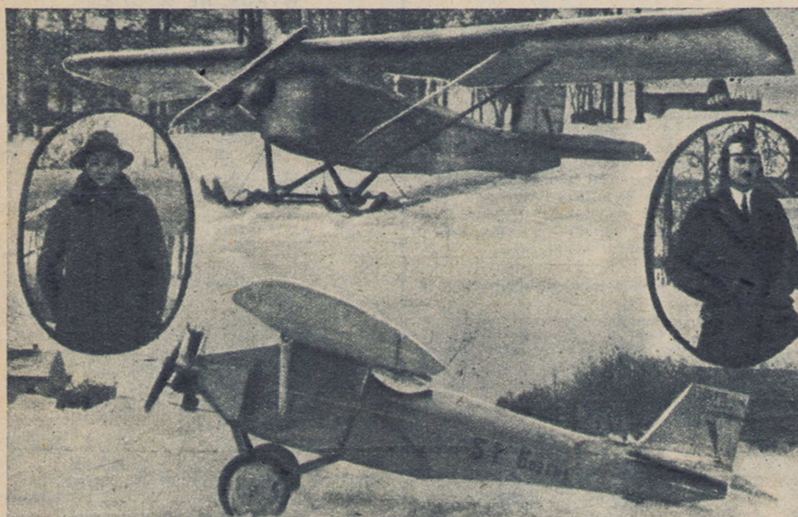
S-1 „BOŻENA"



Samolot sportowy S-1 „Bożena" konstr. Wł. Stelmaszczyka z r. 1928. Rysunek odtworzony na podstawie danych technicznych i fotografii przez Z. Gryglickiego. Niżej: Zdjęcie archiwalne samolotu S-1. W owalach — konstruktor Wł. Stelmaszczyk i pilot J. Skrzypek.

NIEZWYKŁE okoliczności towarzyszyły oblataniu samolotu sportowego, zbudowanego przez dziewiętnastoletniego Wł. Stelmaszyka ze wsi Ludom pow. obornickiego w woj. poznańskim.

Na zaproszenie tego najmłodszego wówczas konstruktora zgromadziły się w dniu 6 grudnia 1928 roku prawie wszystkie miejscowe władze. Był więc między innymi: starosta, rotmistrz — prezes komitetu powiatowego LOPP, proboszcz i sekretarz komitetu powiatowego LOPP. Po uroczystych mowach i dokonanym akcie „chrztu i poświęcenia" zaproszony pilot ze Związku Lotników Polskich — Józefat Skrzypek miał dokonać pierwszego lotu próbnego. O starcie tym tak pisało czasopismo „Lotnik" w nr. 3 z 1929 roku: „Start odbywał się na polu o długości 200 m, a szerokości 23 m., na rozmokłym terenie przy silnym bocznym wietrze. Pierwsze dwa starty nie udały się, ponieważ jak stwierdzono — okazał się brak benzyny, na którą — jak konstruktor oświadczył — nie posiadał funduszy. Po dolaniu około 10 litrów benzyny samochodowej, otrzymanej od miejscowego księdza proboszcza Graetza, samolot startował natychmiast. Z powodu braku funduszów na benzynę lotniczą konstruktor posługiwał się wyłącznie benzyną samochodową". Po tych tarapatach samolot okazał się zupełnie udaną konstrukcją. Jego właściwości lotne i pilotażowe nie były gorsze od wielu samolotów budowanych przez konstruktorów mających większe przygotowanie oraz możliwości.



Samolot S-1 był konstrukcji całkowicie drewnianej. Skrzydła dwudzielne, dwudźwigarowe były pokryte sklejką grubości 0,8 mm i wsparte z każdej strony dwoma zastrzałami z rur stalowych oprofilowanych drewnem. Kadłub i usterzenie — również pokryte sklejką. Podwozie i płoza posiadały golenie z rur stalowych.

Silnik gwiazdowy „Anzani" o mocy 35 KM zabudowany był na łożu spawanym z rur stalowych. Przód kadłuba pokryty blachą aluminiową. Samolot latał także na nartach zaprojektowanych i wykonanych przez Wł. Stelmaszyka. Dalsze loty S-1 odbywały się bez poprawek konstrukcyjnych.

Dane samolotu: rozpiętość płata — 8,4 m, powierzchnia nośna — 12,4 m², długość — 6,4 m, wysokość — 2,1 m, ciężar własny — 180 kG, ciężar w locie — 310 kG, prędkość maksymalna — 135 km/h, prędkość lądowania — 55 km/h. Samolot był malowany jedynie lakierem bezbarwnym.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY PLL „LOT" · 13 ·

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

CESSNA U-78 „BOBCAT"

WOLNONOSNY, dwusilnikowy dolnopłat, konstrukcji mieszanej.

Płat dwudzielny o obrysie trapezowym i konstrukcji drewnianej, dwudźwigarowej, kryty sklejką i płótnem. Klapy do lądowania, uruchamiane elektrycznie.

Kadłub kratowy z rur spawanych, kryty blachą i płótnem.

Kabina mieści dwa miejsca załogi i trzech pasażerów. Usterzenie wolnonośne drewniane, kryte płótnem.

Podwozie wciągane elektrycznie w gondole silników.

Dwa silniki gwiazdowe Jacobs L 4MB o mocy 225 KM każdy. Śmigło dwułopatowe, przestawialne.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	12,6	m
Długość	—	9,8	m
Powierzchnia nośna	—	27,5	m²
Ciężar własny	—	1 836	kG
Ciężar w locie	—	2 582	kG
Prędkość maksymalna	—	281	km/h
Prędkość przelotowa	—	249	km/h
Pułap	—	4 500	m
Zasięg	—	1 000	km



